JUILLET 1951 Esso NUMÉRO 44

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES


DIV

JUILLET 1951 NUMÉRO 44

ESSO REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 241 ET 321

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE UJEF DE FRANCE.

SOMMAIRE

Photographies

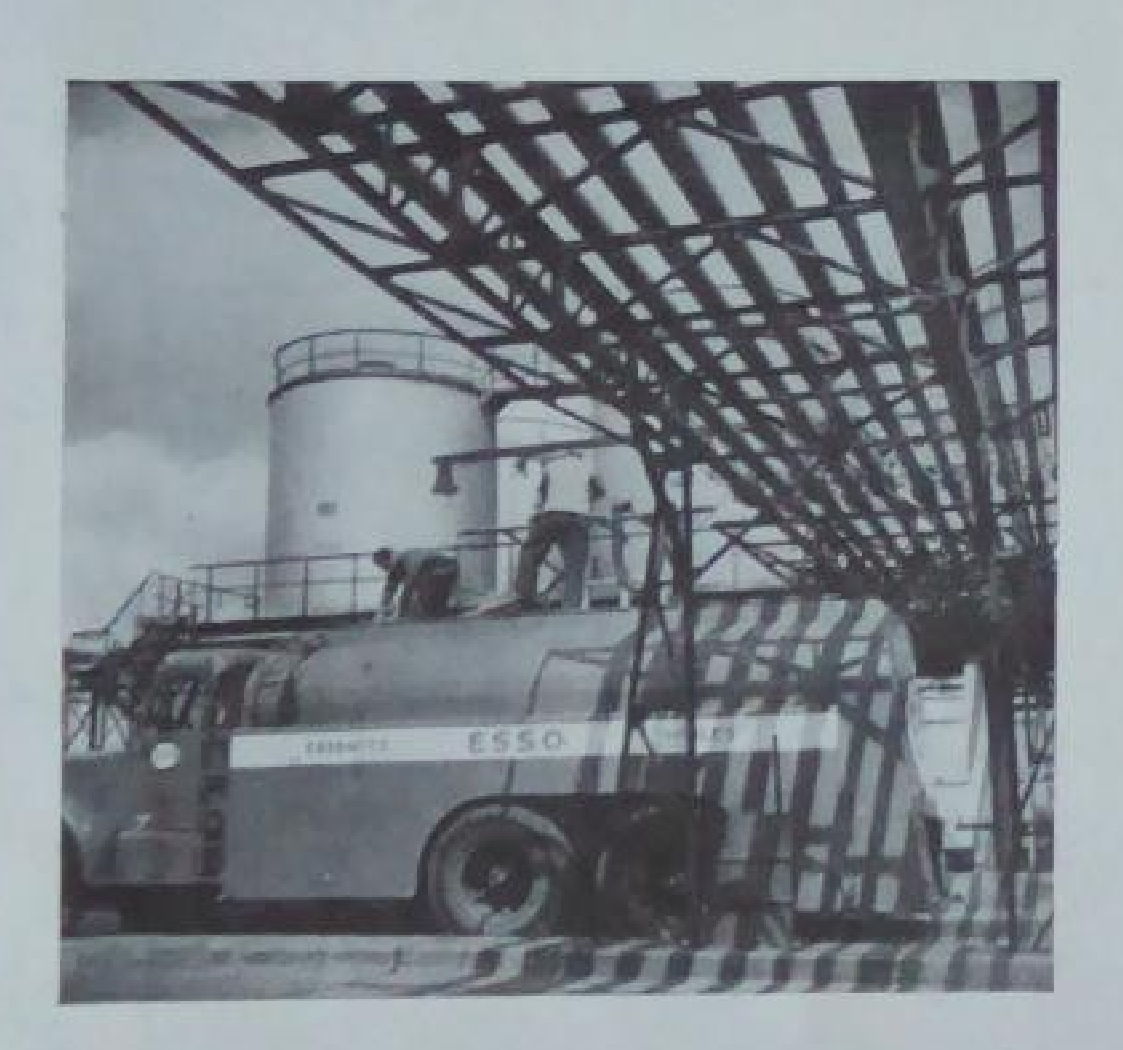
LACHEROY p. 2 (h. d.) et 3 (h.) - GINTERBURGER p. 21 - GOUVERNEUR p. 31 et 32 (h.) - ROD RIEDER p. 33 - ALBERT p. 5 (h.) - COLLECTION ESSO p. 2, 3, 6 (g.), 17, 20 - (BEZAULT) p. 4 (b.), 5 (b.), 6 (d.) 7, 8, 9, 10, 19, 22, 23, 24, 30 (b.), 32 - (BOQUET p. 2 (h. g.) - MOREL p. 32 (h.).

Illustrations

MATGÉ p. 2, 11, 12 - S. E. S. p. 14 et 26 - MÉLISSENT p. 19 - J.-G. MERCIER p. 21 - VUILLEMIN p. 29.

Mise en page : A. B. FERREY

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.



NOTRE COUVERTURE : *Le chargement en essence d'un camion de quinze mille litres au dépôt de Sain-Ouen.*

◀ *Ci-contre : Deux opérateurs au travail sur la " table de dispatching " d'un grand pipe-line. Sur la bande de papier, animée d'un mouvement continu, sont représentées, en longueurs proportionnelles à leurs tonnages respectifs, les cargaisons de produits divers transportées l'une derrière l'autre dans le pipe-line.*

ÉDITORIAL

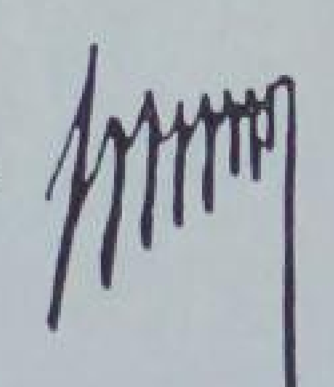
L'ENVELOPPE contenant le présent numéro d'*Esso-Revue* vous apporte ce mois-ci notre Rapport annuel. J'ai déjà eu, depuis trois ans, l'occasion de vous parler de ce rapport et de l'importance que nous y attachons. Aussi n'y reviendrai-je pas si ce n'est pour vous rappeler que ce rapport qui vous est destiné ainsi qu'à nos actionnaires doit, chaque année, être perfectionné et se rapprocher de plus en plus de ce que vous attendez de lui.

Ce témoignage de notre gestion doit donc être aussi clair que possible et donner l'essentiel des faits et chiffres qui concernent la Société.

Nous nous efforçons de répondre à la question rituelle : « Où va l'argent ? ». Croyez bien que je ne me formalise pas de cette question, qu'elle soit formulée ou non à haute voix : je la considère comme tout-à-fait normale, je puis même dire naturelle, de la part de collaborateurs qui tiennent à bien connaître la marche et les perspectives de l'entreprise à laquelle ils apportent tant d'eux-mêmes.

J'ai toujours, vous le savez, particulièrement à cœur de savoir si les uns et les autres vous vous considérez comme suffisamment renseignés sur la gestion générale de notre entreprise par ce document qui ne peut évidemment vous apporter que des chiffres généraux.

C'est pourquoi je vous remercie à l'avance de continuer, comme chaque année, à nous faire connaître vos remarques et suggestions,

S SCHEER, PRÉSIDENT  DIRECTEUR GÉNÉRAL

DU DIPLODOCUS A L'AUTOMOBILE *(suite)*



Ces équipages, primés chaque année au concours hippique, faisaient l'admiration des Parisiens.



1920 - Camion Liberty de 5.000 l. - Les roues sont équipées de "ducable"



1921 - G.M.C. de 3.000 l. - Les pneus remplacent les bandages



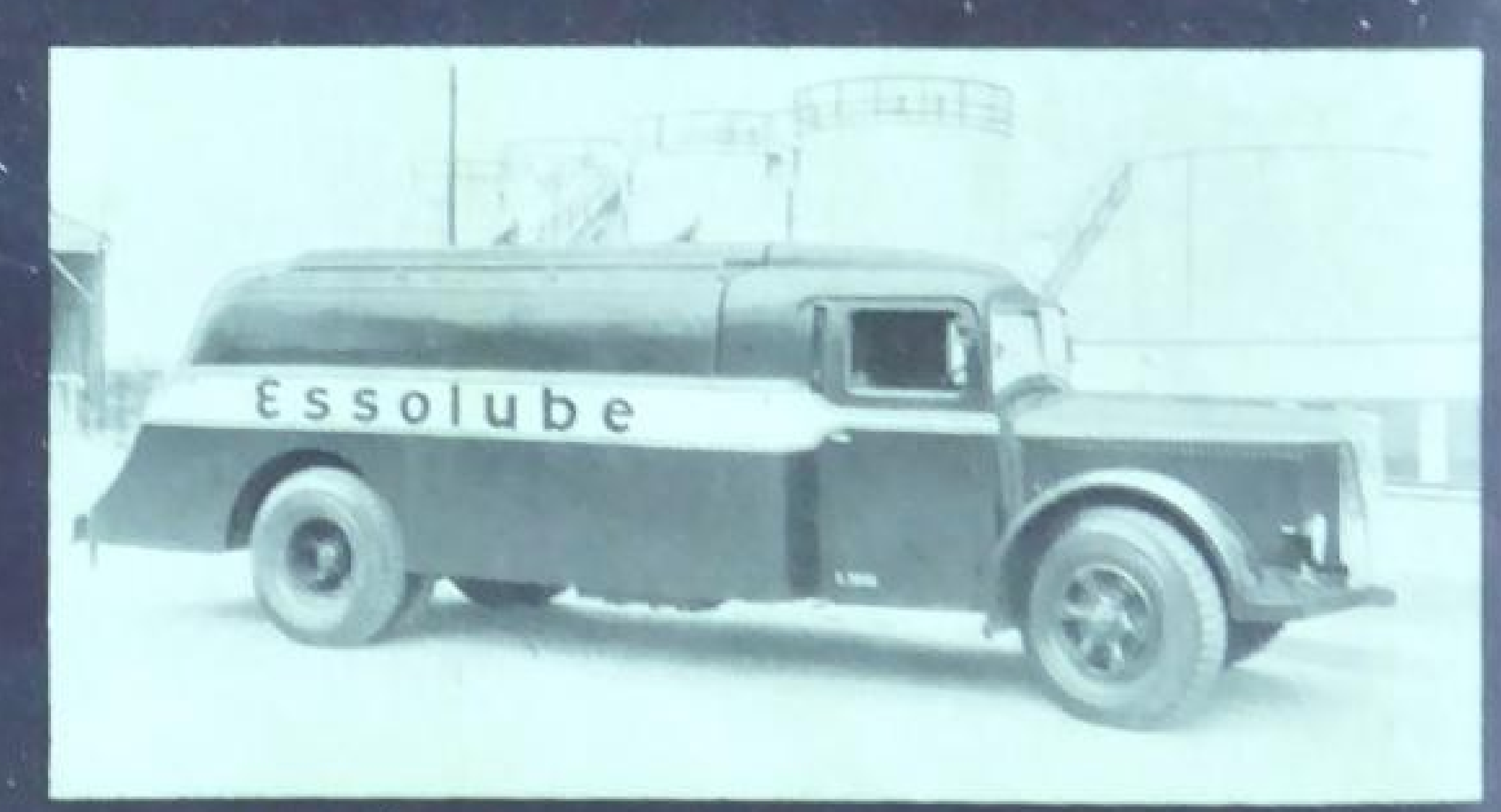
1930 - Ce Saurer annonce les lignes d'un camion-citerne moderne



1932 - La S.F.P. fut la première à utiliser un camion de 12.500 l.



1934 - Avitailleur Renault 2.500 l. muni de pompes et de compteurs



1939 - Saurer 5.000 l. - aux lignes élégantes et aérodynamiques

LE TRANSPORT PAR CAMIONS-CITERNES

Utilisé en France depuis 1920 à peu près, le camion-citerne a une place de choix parmi les moyens de transport des produits pétroliers. Sa souplesse d'utilisation le rend irremplaçable et en fait l'instrument principal et nécessaire à toute organisation de distribution.

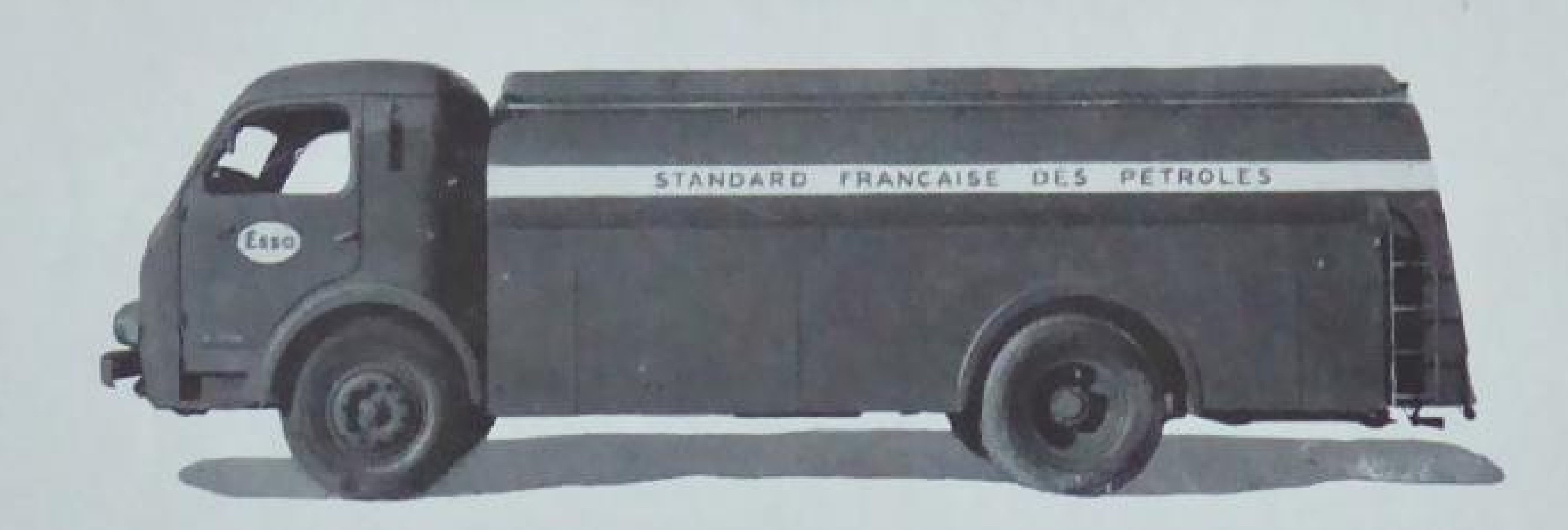


1946
Camion MACK
de 15.000 litres,
d'importation.

Il faut distinguer deux grandes catégories de camions-citernes :

1° *Les camions gros porteurs*, généralement affectés au transport des produits entre les raffineries et les dépôts de stockage répartis sur l'ensemble du territoire. Leur rôle est à peu près semblable à celui des chalands ou des wagons-citernes. Ce sont des *ravitailleurs*.

2° *Les camions de distribution* qui répartissent les produits stockés par les dépôts régionaux dans les réservoirs souterrains des revendeurs ou des consommateurs. Ce sont des *distributeurs*, d'une capacité généralement plus modeste.



1948
Camion
" Somua "
de 10.000 litres

Historique

Le moteur et le châssis du camion-citerne ont suivi toutes les évolutions de ceux des camions ordinaires et leur histoire est celle de l'industrie automobile.

Nos lecteurs trouveront ci-après quelques précisions sur les solutions trouvées à ses problèmes propres.

Le camion-citerne moderne

Depuis 1945, la tendance dans les Sociétés de distribution a été d'augmenter sensiblement la capacité unitaire des camions-citernes afin d'accroître leur efficacité. Il est bien évident qu'un camion de 10.000 litres est loin d'être aussi coûteux, dans ses frais d'exploitation et son amortissement, que deux camions de 5.000 litres (1).



1951
Camion
" Somua "
de 12.000 litres

(1) Notre Société qui, avant la dernière guerre, disposait de :
— **292** camions d'une capacité moyenne de 4.600 litres, soit au total **1.343 m³**,
aura maintenant :
— **202** camions d'une capacité moyenne de 7.660 litres, soit au total : **1.555 m³**.

Parc des sociétés de pétrole (*au 1er janvier* 1951) (ne comprend pas les transporteurs publics).

Capacité	Camions	Capacité globale
Moins de 5.000 l. .	551	1.925,1
5 à 8.000 litres . .	1.349	7.563,5
8 à 12.000 litres . .	390	3.380,3
De 12.000 l. et plus	189	3.158,8
	2.479 *	16.027,7

* Sur ces 2.479 camions-citernes, 1.201 sont équipés de moteurs Diesel (*surtout les moyens et les gros tonnages*).

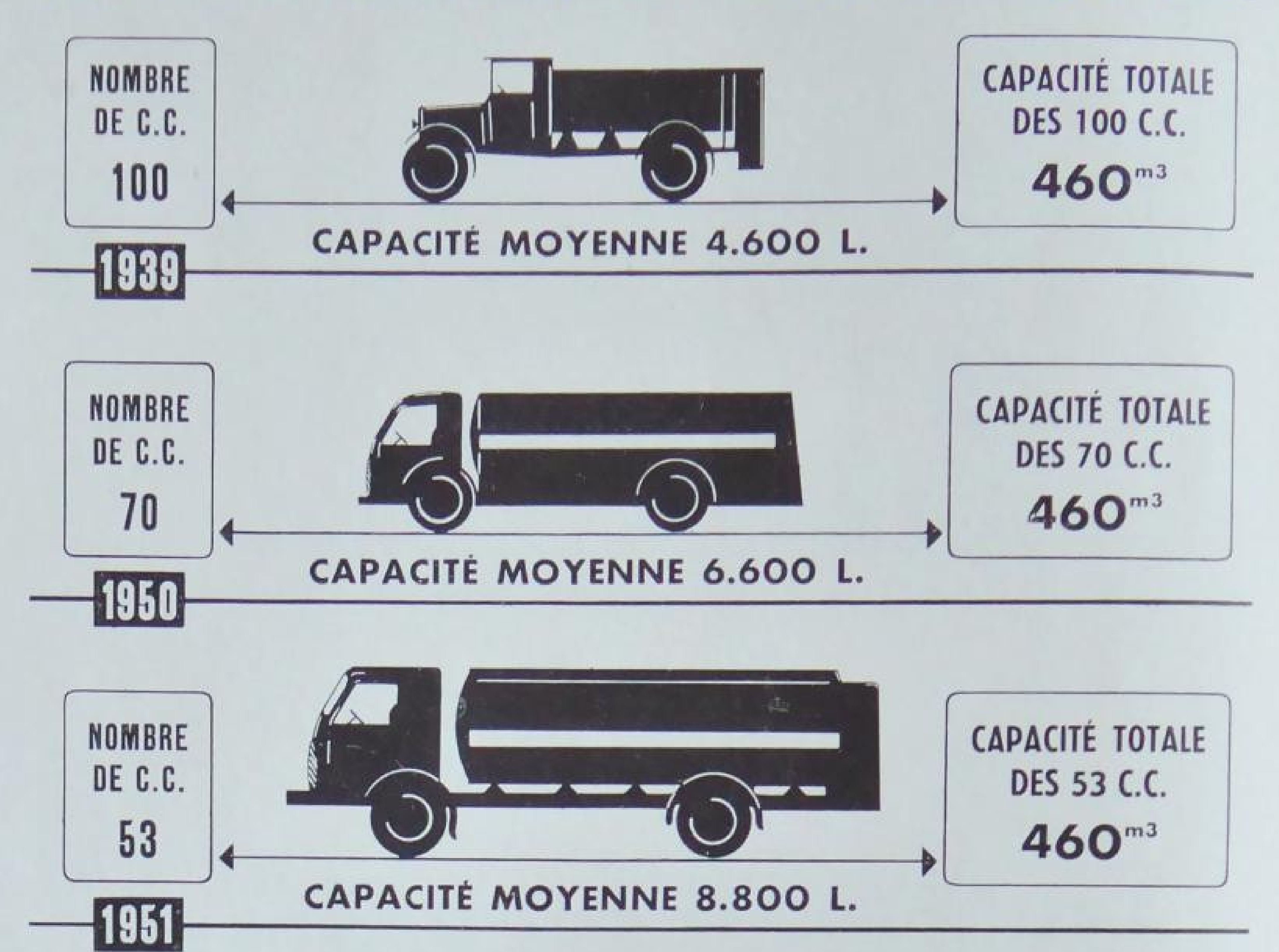
Le châssis

Le choix d'un modèle de châssis nécessite une étude minutieuse. Il est le fruit de l'expérience de nombreuses années d'exploitation. La préférence actuelle va aux châssis équipés de moteurs diesel et, d'ailleurs, les constructeurs français, au-delà de cinq tonnes de charge utile, ne font plus de camions à moteur à essence.

Le moteur « diesel » en est arrivé d'ailleurs à un tel stade de perfectionnement que sa résistance et sa durée sont très supérieures à celles du moteur à essence. De plus, l'économie à la consommation est considérable et peut atteindre 50 %.

En contrepartie, le moteur diesel est d'un prix plus élevé et son entretien « préventif » demande plus de soin que le moteur à essence : filtrage minutieux du combustible et de l'air, contrôle régulier du système d'injection et vidanges très régulières, sans oublier les batteries d'accumulateurs dont le rôle est très important dans le cas du moteur diesel, celui-ci ne pouvant être mis en marche à la manivelle en raison de son taux élevé de compression.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ MOYENNE DES CAMIONS-CITERNES



A titre d'exemple, nous donnons ci-dessous les principales caractéristiques des châssis de deux véhicules d'une utilisation courante : le Renault 9.000 litres et le Somua 12.000 litres. Outre ces deux marques, les constructeurs français offrent une gamme de véhicules très appréciés des transports routiers.

Châssis	Puissance fiscale	Source d'énergie	Cylindres	Consommation de gas-oil aux 100 km.	Cylindrée (en litres)	Nombre de Vitesses	Poids du châssis
Renault .	22 CV.	Gas-oil	4	22 lit.	8,40	4	4.226 kg.
Somua . .	23 CV.	Gas-oil	6	24 lit.	8,55	5	4.300 kg.





Camion-citerne « Renault » au poste de chargement.

La citerne

Plusieurs données conditionnent le problème des citernes :

— Elles doivent avoir le *maximum de capacité* par rapport à la charge utile du châssis ;

— Elles doivent être *robustes* et solidement fixées au châssis (on tend de plus en plus à « articuler » cette fixation, pour que les citernes ne souffrent pas des déformations du châssis) ;

— Elles doivent laisser la possibilité au véhicule de transporter conjointement des huiles « emballées » en bidon de 2, 20, et même de 50 litres. Dans ce but, une grande armoire est généralement aménagée à l'arrière et, dans certains cas, des coffres latéraux habillent le châssis, permettant de loger un plus grand nombre d'emballages à côté des réservoirs à combustible et des batteries.

Pour la construction des citernes proprement dites, les alliages d'aluminium jouissent d'une grande faveur, en raison de leur légèreté.

95 % des camions sont compartimentés et, pour la grande majorité des véhicules, ces compartiments ont une capacité de 1.000 litres.

L'exploitation

Dans le compte des frais d'exploitation d'un véhicule automobile, il est un facteur qu'on peut difficilement « comprimer », c'est celui des *frais variables* suivant le kilométrage parcouru, qui comporte l'entretien courant, les réparations, l'usure des pneus, les consommations en carburant ou combustible, et en huile. Bien entendu, la fréquence des graissages et des vidanges d'huile moteur, le bon entretien des pneumatiques, la bonne conduite du véhicule, permettent de réduire ces frais.

Par contre, le facteur « *Frais fixes* » qui comporte l'amortissement du camion, l'assurance, le salaire du chauffeur avec ses charges sociales et ses frais de déplacement, peut être sensiblement amélioré par un rendement maximum caractérisé par la compression des « temps morts » qui immobilisent le véhicule tels que : lenteur du chargement au dépôt et du déchargement chez le client, pertes de temps par certains chauffeurs inexpérimentés, immobilisations pour réparations que l'entretien préventif soigné doit réduire au minimum, et que, dans certaines localités, il devient possible de faire effectuer le dimanche.

Le temps nécessaire aux chargements et déchargements est sans cesse amélioré par la modernisation des « postes de chargement » d'une part, et par l'augmentation du diamètre des tuyauteries de vidange des camions-citernes, d'autre part. En ce qui concerne la rapidité du déchargement, notons que presque tous les camions-citernes pour fuel-oil sont maintenant munis, au lieu de l'archaïque pompe à main, d'une pompe de dépotage entraînée soit par la boîte de vitesses, soit par un petit moteur auxiliaire.

Enfin, on notera l'extension du système à *double équipe de conducteurs* pour un même camion, l'un commençant très tôt le matin, l'autre finissant son service tard le soir, ce qui ne rencontre guère de difficultés, la clientèle « pompistes » ayant des heures d'ouverture très étendues.

Un autre facteur déterminant de l'économie d'exploitation réside dans l'organisation des tournées de livraison, qui doit viser à réduire au minimum le nombre de kilomètres parcourus par unité de livraison. Deux chiffres constamment contrôlés sont les « témoins » d'une bonne exploitation : le prix de revient au kilomètre et le prix de revient par hectolitre transporté.

Camion « Mack » 15.000 litres, en cours de chargement dans un dépôt de la région parisienne.



Ci-contre, à gauche:
Le dernier né: Camion Somua de 12.000 litres.



Opération de jaugeage dans un dépôt. On aperçoit dans la main du chauffeur, accroupi sur la citerne, la tête de la jauge de vide.

JAUGEAGE

Les citernes des camions de distribution sont considérées par le Service des Instruments de Mesure comme des récipients-mesure. Elles servent, en effet, aux transactions commerciales entre clients et vendeurs et il est nécessaire que leur capacité soit déterminée avec le maximum d'exactitude. Les citernes sont donc étalonnées minutieusement et périodiquement.

Les étalonnages se font soit à la société de distribution, soit chez les constructeurs de camions-citernes. Les opérations de jaugeage s'effectuent sur une plate-forme bétonnée parfaitement horizontale.

Les appareils mesureurs montés sur portiques permettent des étalonnages rapides et précis par "empotement" d'eau dans les citernes. Après vérification et étalonnage, un certificat de jaugeage est établi par les soins du Service des Instruments de Mesure qui garantit une précision de l'ordre de 2 °/°° en plus ou en moins.

Les barèmes sont actuellement établis pour une capacité moyenne de 1.000 décimètres cube (plus ou moins 1 %). Un repère sert à délimiter la capacité de 1.000-2000 (ou plus s'il y a lieu) pour faciliter les opérations courantes d'exploitation.

La hauteur de vide au-dessus du liquide, mesurée en millimètres, donne une précision suffisante pour pouvoir vérifier à tout moment, à l'aide d'une jauge de vide métallique, si le remplissage aux taquets est exact.



Choix des conducteurs

Nous avons indiqué le développement du système qui consiste à faire conduire un même camion par deux conducteurs se partageant une journée « allongée ». Il est nécessaire, évidemment, que ces deux chauffeurs forment une équipe ou, ce qui est mieux encore, « un équipage » et qu'ils se signalent réciproquement les anomalies qu'ils ont pu constater en cours de route ; c'est de leur bonne entente, et de la bonne compréhension de leur rôle, que dépend la sauvegarde du matériel qui leur est confié. Le point de vue « sécurité » ne doit jamais être négligé non plus.

C'est une grande responsabilité et, d'ailleurs, n'est pas chauffeur de camion-citerne qui veut ; l'engagement d'un chauffeur appelé à conduire un véhicule d'un lourd tonnage qui, au surplus, transporte des liquides inflammables, fait l'objet de sérieux examens dans la plupart des sociétés de distribution.

Les candidats doivent être munis de nombreuses références et avoir conduit des poids lourds deux ou trois années consécutives. Ils subissent, en outre, un examen médical, doublé d'un examen psychotechnique. On s'attache enfin à éliminer les conducteurs maladroits qui, malgré les garanties dont on a cherché à s'entourer lors de leur engagement, auraient provoqué un certain nombre d'accidents.

Ces mesures semblent d'ailleurs très normales, si l'on pense à la responsabilité du chauffeur envers la sécurité d'autrui et à la valeur du matériel automobile qui lui est confié. (A titre d'exemple, signalons qu'un camion-citerne de 15.000 litres revient à 5 millions de francs.)

Nous n'avons pas cru inutile de renseigner nos lecteurs sur ce que l'on demande et ce que l'on attend d'un chauffeur de camion-citerne, car c'est de lui que dépend pour une large part la vie du véhicule, son entretien, sa bonne exploitation. De plus, fréquemment en contact avec la clientèle, le chauffeur d'un camion de distribution est un véritable « ambassadeur » de la société qui l'emploie. Sa tenue, sa probité, son amabilité ont une grande importance ainsi que la courtoisie qu'il saura montrer sur la route.



Vue générale d'un atelier de réparations de camions-citernes.

Les Ateliers de Réparations

Nous ne parlerons pas ici des petits ateliers d'entretien qui existent dans les principaux dépôts stockeurs ; ce genre d'atelier existe, en effet, partout où se trouve rassemblée une petite flotte de véhicules automobiles, quelle que soit l'industrie qui les emploie. Mais nous croyons intéressant de dire un mot sur le type d'atelier central que possèdent les sociétés munies d'un parc important de camions-citernes.

L'atelier central de réparations automobiles a pour but d'assurer, dans les meilleures conditions de qualité du travail, de prix de revient, et de rapidité, certains travaux tels que :

— essais des camions neufs ;

— équipements spéciaux ;

— peinture ;

— études diverses, réalisation de prototypes, etc...

— enfin, remises en état périodiques appelées « révisions générales » qui transforment un véhicule très usagé par un service variant suivant les modèles de 100.000 à 120.000 km. et même au-delà, en un véhicule pratiquement neuf susceptible de couvrir à nouveau la même distance.

Généralement, un petit nombre de camions de réserve permet de remplacer sans délai ceux qui sont arrivés au « bout de leur course », et qui seront à leur tour révisés.

Nous avons visité l'atelier de la Standard



Un motoriste démonte la boîte de vitesse d'un P. 45 Citroën.



A l'atelier de réparations : un électricien vérifie une dynamo.



Les électriciens automobiles utilisent un appareillage qui leur permet de déceler les défectuosités des pièces dont ils ont la charge.



C'est dans cette étuve de nettoyage que sont décrassées les pièces avant d'être confiées au motoriste.



Après avoir été nettoyés, les moteurs sont démontés par les motoristes.

Française des Pétroles et suivi les phases de la révision générale d'un camion-citerne.

Dès son arrivée, le véhicule est débarrassé de ses citernes, préalablement dégazées à la vapeur pour éviter tout risque d'accident, notamment lorsque des soudures sont nécessaires.

Cette « mise à nu » du châssis permet, outre une plus grande aisance pour la réparation mécanique, l'examen approfondi des citernes, de leurs vannes et tuyauteries et, tout particulièrement, des parties en liaison avec le châssis. Cette liaison étant assurée avec interposition de bandes de protection généralement en caoutchouc, celles-ci doivent être vérifiées et souvent changées pour éviter un frottement métal contre métal générateur d'usure de la citerne et de fuites. La rouille étant « l'ennemie n° 1 » d'une bonne conservation, une protection soignée

par peinture sera appliquée sur toutes les parties qui sont invisibles lorsque la citerne est en place.

La réparation du châssis est entreprise conjointement. Elle est faite très minutieusement car il s'agit, comme nous l'avons dit, de faire d'un véhicule usagé un véhicule neuf. Aussi tous les organes : moteur, embrayage, boîte de vitesses, essieu avant, direction, suspension, etc... sont entièrement révisés. Pas un roulement, pas un axe usé qui ne soit changé. Les ressorts sont rénovés. Le moindre rivet du châssis est « sonné » au marteau et changé s'il a « joué », et toute l'installation électrique est naturellement revue. Après un sérieux essai sur route du châssis ainsi révisé, les citernes sont remontées, et une peinture soignée permet de confondre le camion rénové avec un camion neuf !

L'atelier nous a tout d'abord étonnés par la propreté et l'ordre qui y règnent, malgré l'abondance de pièces détachées que représente le démontage total et simultané de plusieurs véhicules.

Les organes, une fois séparés du châssis, sont démontés dans un local spécial de l'atelier, puis introduits en pièces détachées dans une étuve de nettoyage, dans laquelle ils se trouvent aspergés par plusieurs jets tournants d'eau chauffée à 80° environ et contenant un produit détergent. Lorsque les pièces sont ramenées dans l'atelier sur les établis des ouvriers spécialisés qui procéderont au remontage, elles sont donc parfaitement nettes, et ceci explique que nous n'ayons constaté nulle part de ces maculages de cambouis, généralement répandus dans les ateliers de réparations moins bien organisés.

En parcourant le hall principal, nous avons constaté que la majorité des véhicules se composait de camions récents, de deux marques différentes seulement, 7 tonnes et 10 tonnes, ce qui prouve une « normalisation » en très bonne voie. Les autres véhicules, par contre (et ceci ne doit pas faciliter la tâche de l'atelier), représentaient une « mosaïque » de marques et modèles ; bon nombre provenant des surplus américains, mais il s'agit, nous a-t-on dit, de camions spécialisés, tels que ceux qui sont destinés à l'avitaillement des avions, et actuellement en voie de disparition.

Les camions-citernes sont parés de couleurs rutilantes. Dans une vaste salle, équipée d'aspirateurs qui aborbent les vapeurs nocives, l'équipe de peintres joue de la brosse et du pistolet avec virtuosité.

On retrouve ce même amour du métier chez les motoristes et les électriciens, chez les carrossiers, enfin chez les essayeurs qui s'appliquent eux aussi à parfaire leur travail avec des mines graves et un sérieux très sympathique.

Un peu plus loin, c'est le « cimetière »... Recueillons-nous un instant sur ces ruines rouillées et glorieuses qui autrefois sillonnaient avec fierté les routes de France.

Finition de la peinture en laque brillante ; c'est de cet ouvrier que dépend la fière allure des camions-citernes.

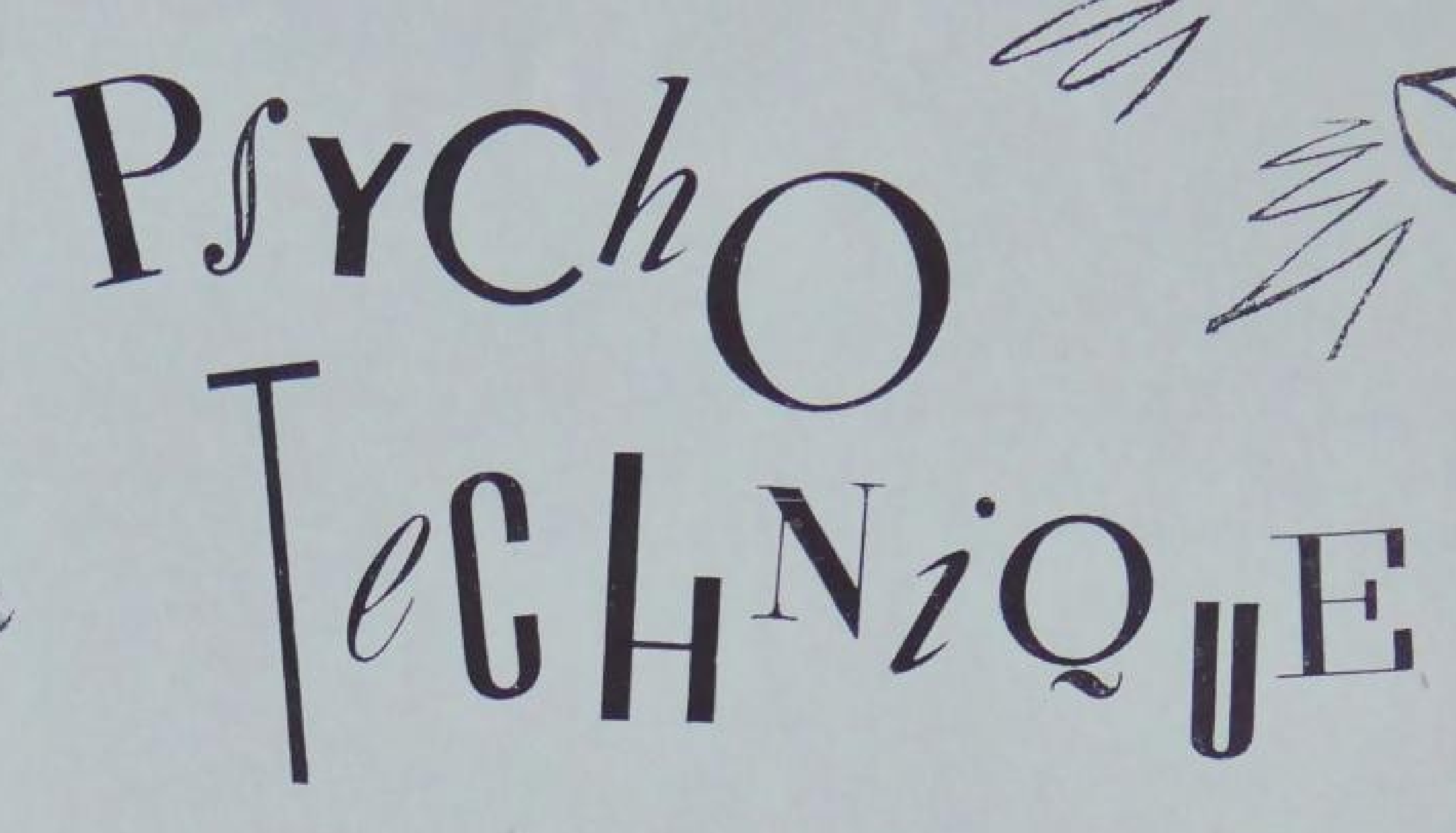
L'apposition des marques fait l'objet du plus grand soin.

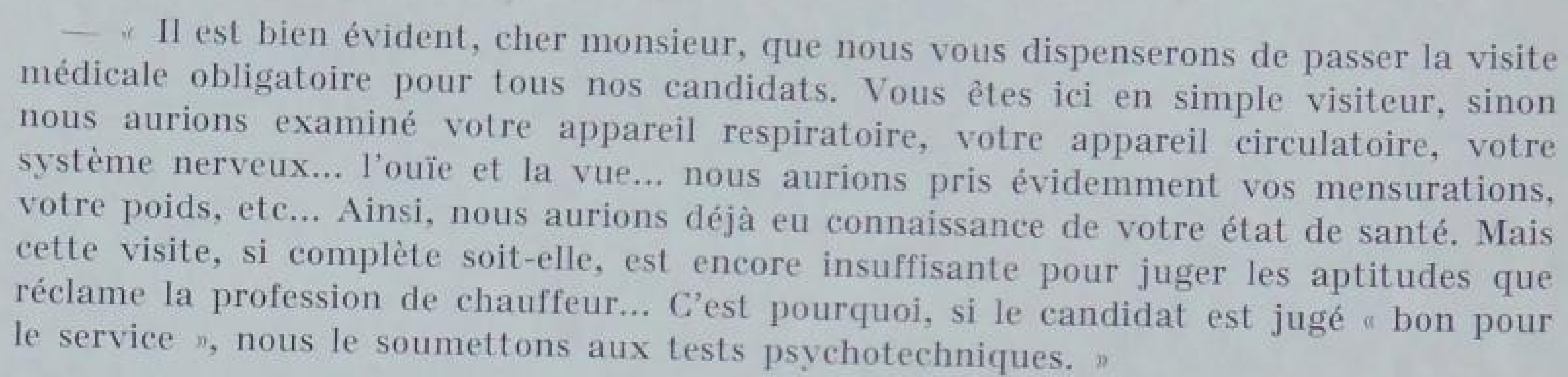


La peinture des lettres d'immatriculation.


ESSO
HUILES
Esso
621-AB75
SEINE

monsieur Voitou et la PSYCHOTECHNIQUE





Nous connaissons tous un « Isidore Voitou » ; un monsieur curieux de toutes choses et qui occupe ses loisirs à la visite des musées, des entreprises ou des usines. M. I. Voitou aime la vie sous toutes ses formes, dans toutes ses manifestations. Son aspect physique ? Il ressemble à M. Tout-le-Monde. Son âge ? Indéfini. Il veut tout connaître et tout comprendre. C'est le monsieur qui lit la collection « Que sais-je ? » et, pour le rapprocher de notre métier, car il est un de nos amis, il a visité la Raffinerie de Port-Jérôme et la cité de la Petite Campagne ; il lit « Pétrole-Progrès ». Grâce à nous, il visite aujourd'hui les Laboratoires Psychotechniques de la R.A.T.P., car nous lui avons appris, au cours d'une conversation d'information, que nos chauffeurs de camions-citernes, avant de conduire un véhicule, étaient soumis à un certain nombre d'examens. Ces examens, qu'ils passent aux Laboratoires Psychotechniques de la R.A.T.P., sont les mêmes, en effet, que ceux auxquels sont soumis les conducteurs des autobus parisiens. M. I. Voitou, intrigué, s'y est rendu et ne le regretta pas !

— « Il est bien évident, cher monsieur, que nous vous dispenserons de passer la visite médicale obligatoire pour tous nos candidats. Vous êtes ici en simple visiteur, sinon nous aurions examiné votre appareil respiratoire, votre appareil circulatoire, votre système nerveux... l'ouïe et la vue... nous aurions pris évidemment vos mensurations, votre poids, etc... Ainsi, nous aurions déjà eu connaissance de votre état de santé. Mais cette visite, si complète soit-elle, est encore insuffisante pour juger les aptitudes que réclame la profession de chauffeur... C'est pourquoi, si le candidat est jugé « bon pour le service », nous le soumettons aux tests psychotechniques. »

M. Voitou est invité à passer ces tests. Il n'ose refuser et le cœur battant pénètre dans une chambre noire ; son guide lui explique :

— « ... le futur conducteur doit avoir des réactions régulières. Le test des temps de réaction permet de mesurer la rapidité et la régularité des réactions du sujet, à l'aide d'un chronoscope dit « chronoscope de Darsonval » ; si vous voulez prendre place... »

M. Voitou s'assied devant une table, de façon à ne pas voir le chronoscope, il tient dans sa main droite une manette sur laquelle il appuie le plus rapidement possible dès qu'il entend un son déterminé ; l'appareil émet automatiquement des séries de sons brefs et l'aiguille du chronoscope indique, à chacune de ses réactions, l'intervalle de temps, évalué en centièmes de seconde, qui s'est écoulé entre l'instant où le son a été émis et celui où M. Voitou a réagi. Dans le même temps, l'opérateur note au fur et à mesure ces diverses durées...

— Très intéressant ! »

Mais un autre guide commente déjà le test suivant, dit « Test de fatigabilité musculaire ».

« ... La manœuvre continuelle des organes de conduite demande de la part du conducteur une certaine énergie pour résister à la fatigue. Cet appareil ou dynamographe mesurera votre force musculaire et la tenacité de vos efforts... »

M. Voitou a pris dans sa main droite une poire de caoutchouc reliée à un manomètre à eau ; il la serre le plus fort et le plus longtemps possible. Tandis qu'il se crispe, la force qu'il emploie à un instant donné est proportionnée à la pression régnant dans la poire. Un appareil enregistreur donne le graphique de la variation de pression au cours de l'épreuve... celle-ci est interrompue soudain car M. Voitou ne déploie plus que la moitié de sa force initiale !

« ... Pour éviter les accidents, le futur conducteur doit apprécier correctement les vitesses et les distances. Cette aptitude est mesurée à l'aide d'un appareil appelé « tachodomètre. »

M. Voitou suit du regard deux disques rouges qui s'en vont à la rencontre l'un de l'autre et doit estimer à un moment donné le lieu où ils se toucheront. La difficulté est accrue par le fait que ces disques vont à des vitesses différentes, et cette expérience comprend deux séries de douze épreuves ! Parfois les disques se dirigent dans le même sens et il faut indiquer à quelle distance l'un va doubler l'autre ; parfois l'un des deux a un handicap sur le premier, etc. M. Voitou désespère un peu de sa carrière de conducteur !... Cette incompétence le vexe, il s'énerve, tout est perdu !... et puis il est distrait par cet opérateur qui le regarde. Distrait ?...



attention diffusée

Mais alors, quelles vont être ses réponses au « Test d'attention diffusées » ! Il sera installé dans une chambre obscure, un film se déroulera sous ses yeux et, autour de l'écran, des lampes de différentes couleurs s'allumeront, des sonneries tinteront... ; chaque fois, il devra réagir suivant une convention qui lui sera indiquée, au moyen de pédales et de manettes ! Il ne devra pas supporter moins de quatre-vingt-dix excitations auditives et autant de visuelles !

Sur le graphique (outre les erreurs que l'on a pu y relever), on a mesuré le retard entre le moment où les lampes se sont allumées, où les sonneries ont tinté, et celui où notre ami a réagi et l'on a parfaitement compris que M. Voitou s'était intéressé davantage au petit film de cinéma qu'à ses manettes !

nocturnéité et éblouissement

— Mais pour la vue ?

— Le test de « nocturnéité » et d'éblouissement... Le sujet est assis dans une chambre noire où ne pénètre aucune trace de lumière, il a à sa disposition un levier de manipulateur à rotule à quatre directions : haut, bas, droite, gauche, correspondant aux quatre positions que peut occuper la coupure d'un anneau projeté sur un écran avec un éclairement extrêmement faible. La valeur de cet éclairement augmente progressivement jusqu'au moment où, par la manœuvre du manipulateur, le sujet montre qu'il a localisé avec exactitude la coupure de l'anneau. On connait ainsi l'intensité de lumière à partir de laquelle le sujet commence à percevoir les objets.

— Et pour l'éblouissement ?

— On aveugle le sujet pendant cinq secondes par le flux d'un projecteur, puis on diffuse à nouveau l'éclairage crépusculaire ; on calcule alors le temps de réadaptation à l'obscurité... Vous passerez aussi pour la vue le test du champ visuel pratique ; il permettra de mesurer l'étendue de votre vue, tant sur les côtés que devant vous.

— Mais de quelle façon ?

— Vous serez assis en face d'un appareil d'attention à réactions manuelles, muni d'une fenêtre où apparaîtront des lignes et des lettres... et vous devrez appuyer sur une manette à l'apparition de chacune d'elles ; puis, à gauche et à droite de votre visage, nous disposerons une règle translucide sur laquelle se reflètera une tache lumineuse sans cesse en déplacement. Vous devrez percevoir le plus rapidement possible les déplacements de cette tache.



volant dynamographe



Mais l'esprit curieux de M. Voitou vagabonde... par une porte entr'ouverte, il a aperçu, dans une pièce très éclairée cette fois, un volant d'autobus au bout de sa barre. Intrigué, il s'approche, perplexe, se fait expliquer.

— « On passe ici le test du volant dynamographe. Le sujet doit simplement tourner ce volant le plus rapidement possible, à droite, puis à gauche, en faisant le maximum d'efforts pour vaincre la résistance des ressorts dynamographes. Les diverses phases de l'expérience sont enregistrées sur un graphique qui permet de déterminer, d'une part, la force musculaire professionnelle, d'autre part, la rapidité et la souplesse d'exécution d'un travail de force. Les résultats de ce test complètent ceux donnés par le test de fatigabilité musculaire. »



A ce dernier, M. Voitou ne fut guère brillant, la force musculaire n'est pas son fait ; l'adresse, la réflexion se rapprochent davantage de ses capacités et il le prouve au « test de dissociation des mains » qui permet de déterminer la précision des coordinations visuo-motrices du sujet ; l'appareil qu'il doit manier est composé d'un pointeau métallique mobile dans un plan horizontal qui appuie sur une table métallique fixe. Une ligne isolée noire, composée de droites et de courbes, est encastrée dans la table métallique. Le pointeau se meut selon une direction lorsqu'on tourne une manivelle ; une autre manivelle permet de le déplacer dans un sens perpendiculaire au précédent ; ces deux manœuvres sont réversibles. M. Voitou, une manivelle dans chaque main fait suivre au pointeau, par des manœuvres simultanées, la ligne noire tracée sur la table ; il met dans cette opération toute son attention ; suivant les courbes et les difficultés, son visage s'incline ou se penche... et même parfois, doit-on le dire, M. Voitou tire la langue...

dissociation des mains

Toutes les aptitudes à la conduite d'un véhicule peuvent être détruites si le futur machiniste est un monsieur impressionnable comme M. Voitou, par exemple, qui fut distrait au « test d'attention diffusée » par le petit film de cinéma. Aussi, les opérateurs n'ont pas jugé bon de le soumettre au test d'émotivité ; ils l'ont simplement expliqué :

— « Ce test d'émotivité décèle votre degré d'émotivité. On le calcule de deux façons, soit d'après la variation de la résistance électrique du sujet soumis à un choc émotif (cette résistance variant en fonction de l'émotivité), soit d'après les variations de la pression artérielle. Ces variations de pression sont enregistrées électriquement et la comparaison des courbes inscrites chez le sujet à l'état de repos, puis soumis à un choc émotif, donne des indications très nettes sur son degré d'émotivité. »

Ce dernier test, on le voit, est d'une grande importance. En effet, un sujet normal s'adapte aux chocs émotifs répétés et ne provoque presque plus de variations de résistance pour les derniers chocs, mais chez certains candidats particulièrement émotifs, ces variations, dues à un désordre organique d'origine émotive, sont de plus en plus importantes vers la fin de l'épreuve.



émotivité

M. I. Voitou est satisfait. Il a enrichi à nouveau son esprit par la connaissance des laboratoires psychotechniques de la R.A.T.P. ; et puis ne l'a-t-on pas dispensé (et il apprécie cette délicatesse) du « test d'intelligence et de mémoire ? »... Il est bien évident, n'est-ce pas, qu'un homme comme lui est capable de comprendre, de retenir, il n'est besoin de test !... « Le test de rapidité d'apprentissage » n'était pas indispensable et il ne regrette pas de ne pas y avoir été soumis. Il est certain qu'il s'adapterait rapidement à quelque apprentissage que ce soit !...

Et c'est d'un pas joyeux — content de sa matinée — qu'il se dirige vers le plus proche arrêt d'autobus. Dans sa tête tournoient « test de fatigabilité musculaire, test d'éblouissement, test d'attention diffusée, test de dissociation des mains, etc. » il se répète des chiffres, des statistiques : « Malgré une augmentation de 200 % du nombre des autobus mis en circulation, diminution de 31 % du nombre des accidents !... » et il conclut, en pensant que ces méthodes psychotechniques sont non seulement une source d'économie, mais surtout une garantie de sécurité et il comprend pourquoi la « Standard » y soumet ses candidats chauffeurs de camions-citernes. Il est certain que les résultats sont tout aussi favorables.

Mais M. I. Voitou déjà pense à autre chose : « Que va-t-il visiter la semaine prochaine ?...

N.D.L.R. — Pour les examens d'engagement de ses chauffeurs, « La Standard Française des Pétroles » a également recours aux services des Laboratoires de province, qui utilisent des tests semblables à ceux énumérés ci-dessus ».

(La documentation de cet article a été extraite de l'exposé de M. Marc Bernard, directeur des Laboratoires Psychotechniques de la R.A.T.P. « Sélection du personnel dans une grande entreprise de transports », paru dans le bulletin O.S.B. de mars 1951).

"en trois tours

Les voitures de course actuelles seront demain nos voitures de tourisme.

Les progrès réalisés dans la construction des automobiles laissent présager pour demain d'importantes transformations dans les voitures de course.

Un moteur de 4.500 cm³ sans compresseur, ou de 1.500 cm³ avec compresseur, verra ses cylindrées ramenées, le premier à 2.500 cm³, le second à 750 cm³.

Il existe déjà un moteur de 12 cylindres en V, de deux litres de cylindrée, qui développe une puissance de 100 CV au litre !.. Dans deux ou trois ans, ce type de moteur non suralimenté dépassera une vitesse de 300 km. à l'heure...

La construction française est toujours en vedette.

Il suffit de lire les résultats des dernières grandes épreuves automobiles pour s'en rendre compte...

Au rallye de Monte-Carlo, une Delahaye enlève la première place du classement général toutes catégories. Une Simca est première de sa catégorie (1.100 cm³) et, dans les 750 cm³, une 4 CV Renault, suivie d'ailleurs par d'autres 4 CV...

La Coupe des Dames revient à une 203 Peugeot et, enfin, c'est l'équipe Delahaye qui remporte le rallye Méditerranée-Le Cap, toutes catégories !..

Voitures « en visite »

De janvier à septembre 1950, 1 million 606.922 véhicules étrangers sont entrés en France par ses différentes frontières et par ses ports de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée, soit 500.000 de plus qu'en 1949.

On pense atteindre cette année un chiffre de deux millions de voitures « en visite ».

L'automobiliste et l'orage.

On peut être brave et craindre l'orage ; c'est parfois une peur irraisonnée qui conduit à s'abriter dans les endroits les plus dangereux en pensant se trouver en sûreté, ce peut être aussi la peur de celui qui comprend et suit l'évolution de ce phénomène, sans pouvoir le combattre.

Les légendes que l'on raconte sur l'orage remontent à un passé lointain, mais certaines croyances subsistent, souvent puériles. On entend dire parfois que le courant d'air dans une maison attire la foudre... ou bien qu'il faut couper l'électricité « quand gronde le tonnerre » ! Si vous demandez alors pourquoi, on sait rarement vous répondre...

Et l'automobiliste, craint-il l'orage ? S'il vous répond que les pneus isolent son véhicule du sol, vous pourrez penser qu'il s'agit là d'une erreur grossière. En effet, l'arbre ou la maison sont d'aussi bons isolants que le pneu de l'automobile et demeurent pourtant les plus fréquents points de chute de la foudre. Mais l'automobiliste pourra vous faire remarquer qu'il est toujours épargné par l'orage ! Et ce dernier fait est exact. Pour expliquer ce phénomène, que l'on nous pardonne ce petit cours d'électricité statique sans aucune prétention scientifique.

L'électricité, que nous utilisons sans bien la connaître, n'est pourtant pas une nouveauté puisqu'elle fut découverte par Thalès en l'an 600 avant Jésus-Christ. Le mot « électricité » vient d'ailleurs du grec « elektron » qui signifie ambre jaune. C'est en effet avec l'ambre jaune que l'on découvrit pour la première fois une manifestation de l'électricité.

La fée électricité a pour l'homme différents visages. L'électricité « dynamique » est celle que nous utilisons couramment ; elle est produite par l'action de phénomènes d'inductions magnétiques ou par réactions chimiques. L'électricité « statique » est moins connue : c'est elle pourtant qui fut découverte la première. Elle est de loin la forme la plus importante et la plus impressionnante des manifestations électriques bien qu'elle ne nous serve à rien... jusqu'ici !

Pour produire de l'électricité statique, il suffit de frotter un morceau de soufre — ou mieux un morceau d'ambre jaune —

Moteurs en consultation !

Certains appareils dénommés « pupitres d'analyse » décèlent les malaises chroniques ou passagers des moteurs. Ils ne sont pas d'une précision absolue, aussi ne prenons dans les chiffres qui suivent que l'ordre de grandeur des pannes les plus fréquentes et la perte de puissance qui s'ensuit :

	Perte de puissance	Augmentation de consommation
Condensateur usé	6 %	3 %
Fils mal isolés	3 %	1 %
Bougies non adaptées au type de moteur	2 %	1 %
Bobine mal adaptée au type de moteur	4 %	1 %
Retard à l'allumage	7 %	6 %
Soupapes qui ferment mal	7 %	6 %
Electrodes des bougies usées ou mal réglées	3 %	2 %
Vis platinées défectueuses	6 %	3 %

de roue"

sur du drap ; il faut approcher ensuite le soufre de fragments de papier et de plume et l'on constate que ces corps sont attirés comme par un aimant. Cette forme de l'électricité se développe en effet sous l'action de frottements ou d'échauffements. L'ionisation et certains phénomènes photo-électriques produisent eux aussi l'électricité statique, mais ceci nous entraînerait trop loin. Toujours est-il que l'air, la terre, tous les corps sont imprégnés de cette électricité. Pour elle, la matière isolante se comporte comme un réservoir ; c'est ainsi que les nuages et la terre sont de vastes réservoirs d'électricité : quand ils débordent, une étincelle jaillit : c'est la foudre !

L'orage met en jeu des puissances considérables, mais pendant un temps très court, quelques millièmes de seconde. Les millions de volts nécessaires à la naissance d'un éclair ne seraient pas capables de faire rougir nos lampes électriques s'ils étaient utilisés sur notre réseau, car leur intensité — leur ampérage — serait trop faible.

Ceci est expliqué bien simplement, En réalité, le phénomène est beaucoup plus complexe. Revenons à notre automobiliste. L'auto, qui circule en rase campagne, n'est pas isolée par ses pneus, car on n'isole pas quelques millions de volts par vingt centimètres de caoutchouc. Elle forme une espèce de cage métallique enfermant les occupants et reliée pratiquement à la terre. C'est une « cage de Faraday », du nom du grand physicien anglais qui découvrit ce principe. Enfermé dans une cage métallique, portée à une tension élevée, l'être humain ne risque rien, bien plus, il ne s'en aperçoit pas, car ce n'est pas la tension du courant électrique qui tue, mais seulement le passage de ce courant à travers le corps. Ainsi, on a pu voir au Palais de la Découverte une personne, enfermée dans une de ces cages expérimentales, lire tranquillement son journal. L'appareil était pourtant sous tension, on pouvait s'en assurer en examinant les aiguilles aimantées dévier à l'approche de la cage, et les étincelles que l'on pouvait tirer entre la cage et un éclateur relié à la terre.

Si notre véhicule se trouvait frappé par la foudre, il se comporterait exactement comme une cage de Faraday, et ses passagers, bien qu'émus par la déflagration, n'en seraient pas pour cela commotionnés. Le seul risque que courraient les occupants de l'automobile serait constitué par la possibilité d'inflammation des pneus ou de l'essence sous l'effet du passage du courant vers la terre. Mais il ne faut pas croire, et c'est une erreur assez répandue, que la foudre ne peut pas frapper l'automobile ; elle court, en cas d'orage, autant de risques que l'arbre ou la maison. Le paratonnerre protège la maison parce qu'il conduit le fluide électrique vers la terre en le détournant des parties combustibles de l'édifice, mais il n'empêche pas la foudre de la frapper, bien au contraire. L'automobile se comporte vis-à-vis de ses occupants comme un paratonnerre. Il existe d'ailleurs des paratonnerres fonctionnant suivant le principe de la cage de Faraday ; ce sont les paratonnerres système Melsens ; ils sont composés d'un réseau de fils conducteurs entourant le bâtiment à protéger et formant ainsi un véritable « écran électrique ».

Pour terminer, passons à quelques observations curieuses sur l'électricité statique. N'avez-vous pas remarqué que derrière les camions-citernes transportant un liquide inflammable une chaîne traîne continuellement sur le sol. En effet, le moteur du camion produit, en tournant, de l'électricité statique qui peu à peu s'accumule sur le camion, car les pneus quand ils sont secs opposent une résistance au passage du courant en cas de petite tension. Le frottement de l'essence sur les parois de la citerne lors du chargement, et le frottement de l'air sur le camion en cours de transport, sont aussi des « producteurs » d'électricité statique. Le conducteur ne s'en aperçoit pas. Au moment du déchargement, une étincelle risquerait de se produire dans le tuyau reliant le camion à la citerne. C'est pour éviter les dangers de cettte petite foudre miniature que la chaîne qui traîne évacue vers la terre l'électricité statique du camion.

Le pétrolier qui arrive à quai doit lui aussi se décharger de l'électricité statique formée par les frottements de ses machines au cours de sa longue traversée. On relie pour cela sa coque à un fil de terre, avant de placer les tuyaux.

Dans l'aviation, on prend les mêmes précautions. Avez-vous remarqué, si vous avez approché assez près d'un gros avion de transport, ces petits bouts de câble qui pendent aux bords de fuite des ailes ? Ce sont les « mèches » destinées à jouer dans l'air le même rôle que la chaîne du camion citerne. Et quand l'avion se ravitaille en essence, on prend bien soin, avant de commencer l'opération, de relier l'avion et le camion par un fil métallique pour égaliser les charges électriques et éviter la fatale étincelle.

Ainsi de la simple question d'un automobiliste, nous sommes passés de l'électricité statique à la cage de Faraday, du camion-citerne au pétrolier et à l'avion.

Ce petit article n'a pas d'autre but que de distraire sans prétendre à la pédagogie. S'il n'a pas réussi, craignons, à notre tour, les foudres de nos lecteurs, car nul système n'a encore été inventé pour en être protégé !

Nouvelles Brèves

PARIS

Le film de MM. Roger Leenhardt et René Zuber, « La Course au Pétrole », a été présenté le 18 avril à la Maison de la Chimie, par MM. Robert André, président de l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole, et Victor de Metz, président de la Compagnie Française des Pétroles, sous la présidence effective de M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'Industrie et du Commerce.

Nous ne pouvons mieux faire, pour présenter à nos lecteurs « La Course au Pétrole », que de citer les paroles mêmes de M. R. Zuber qui commente ainsi son œuvre :

« Quelle que soit l'importance du rôle qu'il joue dans l'économie et dans la politique mondiales, le pétrole est un inconnu.

« Nul ne l'a jamais vu, hormis les spécialistes.

« Il circule pourtant par trains entiers, par camions ou par navires-citernes, à la surface de la planète. Mais il est toujours enfermé. Aussi invisible que l'Or de la Banque de France.

« J'ai voulu le démasquer, faire voir ce Monseigneur tout noir, tel qu'il sort des entrailles de la terre. Ce ne fut pas sans peine... »

NEW-YORK

Lors de l'assemblée générale des actionnaires de la Standard Oil Co. (New-Jersey), qui a eu lieu le 8 juin dernier, M. Lloyd W. Elliott a été élu membre du Conseil d'Administration de cette Société, en remplacement de M. John W. Brice, nommé lui-même Président du Conseil d'Administration de la Carter Oil Company (filiale de la S.O.C.O. (N.-J.) en Oklahoma).

M. Elliott était Président, depuis 1946, de la Standard Vacuum Company (Stanvac) qui opère dans une vaste zone comprenant notamment : l'Afrique du Sud, l'Afrique Orientale, l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il entra à la Carter Oil Company en 1916, alors qu'il poursuivait encore ses études. Après la première guerre, au cours de laquelle il servit dans le Corps Expéditionnaire Américain en France, il réintégra la Carter et entra au Département Géologique. Après un court séjour à la filiale de la S.O.C.O. (N.-J.) au Mexique, il devint, en 1929, directeur-général de la Nederlandsche Koloniale Petroleum Maatschappij (N.K.P.M.), filiale de la S.O.C.O. (N.-J.) aux Indes Néerlandaises. Cette Société devait, en 1933, fusionner avec quelques autres pour former la Standard Vacuum.

M. Elliott demeura en Indonésie jusqu'à l'invasion japonaise, en 1942, manqua de peu d'être capturé et gagna l'Australie. Il servit alors dans l'armée américaine du sud-ouest Pacifique ; sa conduite lui valut de recevoir l'U.S. Distinguished Service Medal et d'être décoré par le gouvernement néerlandais.



M. Elliott

Quant à M. Brice, il est au service du groupe de la S.O.C.O. (N.-J.) depuis 1927. Diplômé en géologie de l'Université du Texas, il entra à la Humble Oil and Refining Co. et passa ensuite huit ans au Venezuela où il devint vice-président de la Créole Petroleum Corporation. Il demeura ensuite trois ans vice-président de la Carter Oil Company, avant d'entrer en 1934, à la S.O.C.O. (N.-J.).

LA HAYE

Le troisième Congrès mondial du Pétrole

Le Troisième Congrès Mondial du Pétrole, dont le but était de mettre en lumière l'état actuel de la science et de la technique dans le domaine du pétrole, a tenu ses assises à La Haye du 28 mai au 6 juin. Près de 300 exposés ont été présentés dans les diverses sections.

Outre MM. S. Scheer, président directeur général ; R. B. Young, directeur industriel ; A. Schlageter, directeur industriel adjoint et A. Gotard, directeur de la Raffinerie de Port-Jérôme, de nombreux collaborateurs de notre Société ont assisté aux séances du Congrès ou aux réunions des sections. Plusieurs d'entre eux avaient préparé des communications pleines d'intérêt sur des sujets relevant de leur compétence.

Mr. E. V. Murphree, président de la Standard Oil Development Company, a été, en remplacement de M. G.A. Tuyl Schuitemaker, nommé président du Conseil permanent auquel incombent l'initiative et la préparation des congrès mondiaux.

M. S. Scheer, qui était un des membres français du Conseil Permanent, en a été élu l'un des quatre vice-présidents.

ERRATUM

A la suite d'une erreur dont nous nous excusons, la paternité de l'article sur la mécanographie à Port-Jérôme, paru dans le n° 43 de l'Esso-Revue (juillet 1951), a été attribuée à M. Duflos, Chef du Département Comptabilité de la Raffinerie.

En fait, l'article a été écrit en collaboration par MM. P. Duflos et P. Frémont, Chef de la Section de Mécanographie.

Avec les excuses de la Rédaction, nous adressons aux auteurs toutes nos félicitations pour leur intéressante communication.

PARIS

Comme l'an dernier, nos doyens sont fêtés a un diner... chez Ledoyen !

Ces quelques photos ont été prises au cours du dîner offert, le 5 avril, à l'occasion de la remise d'un insigne de 50 ans de services à M. Léon Boyer, Section Comptabilité Clients, au Siège de la division sud-est, et d'insignes de 40 ans de services à : MM. Marcel Donzé, adjoint au chef du Département Dommages de Guerre ; Henri Fétaz, chef du service Huiles et Produits Spéciaux au Département Construction et Entretien ; Robert Grémy, secrétaire de la région de Tours ; Raymond Nisbet, du Département Approvisionnements Pétroliers ; Jean Francisci, de l'usine de Marseille, et Lucien Lebé, caissier à la division nord-est.

Les impératifs de la mise en page et de l'actualité ne nous permettent pas, nous le regrettons vivement, de consacrer autant de place que nous l'aurions souhaité, à cette réunion. Indiquons seulement qu'elle fut bien dans la tradition des fêtes de famille Esso, c'est-à-dire empreinte de simplicité et de cordialité.

Cette année, le président de la S.F.P., en plus de la remise d'insignes à trois brillants — 40 ans de services — devait, et ce pour la première fois depuis la guerre, remettre un insigne de 50 ans. Nous ne pouvons mieux rendre pour nos lecteurs l'atmosphère de cette sympathique réunion qu'en leur donnant connaissance des quelques lignes manuscrites figurant sur la carte où était fixé l'insigne aux quatre diamants :

« *Mon cher Boyer,*

« *J'avais un an lorsque vous êtes entré à la Société qui devait* « *s'appeler plus tard la Standard Française des Pétroles. Cette* « *constatation me fait mieux mesurer la valeur de toute une vie passée* « *au service de notre entreprise. Puisse cet insigne, unique en son* « *genre, vous porter bonheur longtemps dans une retraite largement* « *méritée par un demi-siècle de travail.*

« *Trouvez ici, avec mes remerciements bien sincères pour votre* « *collaboration, l'expression de mes sentiments les plus cordiaux.*

« Serge Scheer. »

Le dîner était aussi offert en l'honneur de M. Petitjean, sur le point, nous l'avons indiqué dans notre dernier numéro, de partir en retraite. C'est à M. Young, auprès de qui M. Petitjean a travaillé pendant près de trente ans, qu'il revenait d'exprimer les sentiments de gratitude de la Société pour les éminents services rendus au cours d'une carrière bien remplie.

M. Young sut avec chaleur, et parfois avec humour, rappeler les étapes de la vie de M. Petitjean qui, avant d'être engagé à La Mailleraye en 1921, avait visité bien des pays, et vécu des expériences où avaient déjà pu s'affirmer de réelles qualités de caractère et de conducteur d'hommes. M. Petitjean devait en donner de multiples et nouvelles preuves au cours de sa carrière à la Société. M. Young rappela avec émotion tout ce que La Mailleraye devait à sa ténacité et à l'ardeur qu'il apporta à bien mener tous les travaux qui lui furent successivement confiés. C'est plus qu'un réel attachement, c'est un véritable amour qui le liait à « sa raffinerie » et à l'équipe d'hommes qui, avec l'appui de M. Delemar, remit en route la raffinerie après la Libération, dans des conditions extrêmement délicates dues à l'incendie qui avait, on le sait, dévasté les installations. Et M. Young conclut, très applaudi : « Il n'y avait qu'un Petitjean pour avoir le courage d'entreprendre cette tâche avec la foi et la volonté de réussir, et il fallait un Petitjean pour la réaliser. »

M. Wicart, s'adressa ensuite à M. Fétaz, qui doit, lui aussi, prendre sa retraite dans quelques mois, après 40 ans de services : il lui transmit, au nom de la Société, de très vifs remerciements pour la qualité des services rendus. Ceux-ci trouvent leur ultime expression dans la mise en route des usines modèles de Port Saint-Louis du Rhône et de Gennevilliers, conçues en grande partie suivant ses préconisations qui utilisent des appareils mélangeurs automatiques d'huiles inventés par lui, portant son nom.

M. D. I. Maxwell, qui dirige le bureau des raffineries à l'Esso Development Company Ltd, Londres, tint à s'associer à MM. Young et Wicart pour féliciter MM. Fétaz et Petitjean dont il avait pu, à de multiples occasions, apprécier personnellement l'utile travail : il leur souhaita, de la part de nos amis américains, de profiter longtemps d'une retraite heureuse.

C'est à M. Scheer qu'il appartenait de conclure la série des discours. Les quelques mots qu'il prononça allèrent droit au cœur de tous les assistants.

Puis ce fut la remise des insignes. Après quelques toasts portés à la santé des présents et à l'avenir de la Société, la vedette revint à un de nos doyens, M. Francisci, qui sut brillamment démontrer qu'en Provence le bel canto est toujours à l'honneur !

De gauche à droite, MM. Bailliat, Léon Boyer, Ballet, Ducrest, Donzé *et* Choppin de Janvry.
De gauche à droite, MM. Lebé, Gremy, Francisci, Molle, Nisbet, Maxwell.
De gauche à droite, MM. Young, Petitjean *et* Scheer.







ENTRE-NOUS

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de :

Division Nord-Ouest

Roland, fils de M. Chevilleau, usine d'Aubervilliers.

Martine, fille de Mme et M. André Combe, département Bedford Siège, et section Caisse de la D.N.O., et petite-fille de M. J.-R. Combe, département Comptabilité.

Sabine, 2e enfant de M. Jacques Fouque, secteur de Paris.

Catherine, fille de M. Henri Guillemot, usine de Saint-Ouen.

Elisabeth, 3e enfant de M. G. Hindley, Exploitation.

Dominique, 2e enfant de M. Henri Ploquin, section Comptabilité Stocks.

Division Sud-Est

Denise, 2e enfant de M. Marcel Arbel, secteur de Bourg.

Raffinerie de La Mailleraye

Jean, 2e enfant de M. Daniel Savalle.

Michel, fils de M. H. Secardin.

Raffinerie de Port-Jérome

Martine, 5e enfant de M. L. Aube.

Micheline, 2e enfant de M. L. Bougon.

Madeleine, 4e enfant de M. R. Cote.

Didier, 2e enfant de M. M. Cornu.

Christian, 3e enfant de M. A. Exandier.

Sylvie, 3e enfant de M. M. Godon.

Corinne, fille de Mme F. Jacq.

Alain, 3e enfant de M. H. Tenière.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :

M. Georges Alabsatianos, usine de Saint-Ouen, avec Mlle Andrée Barache.

M. Pierre Blouet, service Exploitation, siège division nord-est.

Mme Yolaine Bouffette, usine d'Aubervilliers, avec M. Benrabah Moktar.

M. Charles Burger, usine de Strasbourg.

M. Victor Chometon, secteur du Havre.

M. Jacques Dupuis, Comptabilité Ventes, avec Mlle Lucienne Cotty.

M. Claude Fleury, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Denise Orange.

Mlle Huguette Ginestet, Dép. Produits Chim. et Spéc. Agric., avec M. Sester.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues ou anciens collègues :

M. Louis Cherigie, ancien chef de Secteur de Cambrai.

Entré à la Société en 1923, en qualité de représentant au Secteur de Saleux, il avait été nommé Chef de ce Secteur en 1924.

Muté, en 1930, comme Adjoint au Chef de Secteur de Lille, il devint, en 1937, Chef de Secteur de Cambrai. Détaché au Pool des Carburants en 1941, il reprit sa place de Chef de Secteur de Cambrai en 1944 jusqu'en août 1950, date à laquelle il fut désigné pour remplacer le gestionnaire de l'important Secteur de Saint-André-lez-Lille.

Il occupait ce poste lorsqu'il tomba malade, voici plusieurs mois.

MM. Monnier, Chef de la Région de Lille et M. Degrelle, Chef de Zone au Secteur de Lille, représentaient la Société aux obsèques auxquelles assistaient également plusieurs de ses anciens collègues.

M. Henri Dubuc, chaudronnier à la Raffinerie de Port-Jérôme.

Entré à la Raffinerie en 1936, il était tombé malade en 1945 et est décédé à l'Hôpital Laënnec, à Montpellier.

Il laisse une veuve et quatre orphelins.

M. Casimir Aubry, ancien ouvrier de l'Atelier de Persan.

Entré à la Société en 1928, il était à la retraite depuis 1940.

M. Maurice Neant, ancien aide-magasinier à l'Usine de Gennevilliers.

Entré à la Société en 1927, il était à la Retraite depuis 1940.

D'autre part, un de nos collègues, M. Jean Lefèvre, lieutenant sur l'« Esso-Bretagne » nous fait part du décès de sa grand-mère.



« ESSO LE CAROUBIER »

Ce beau navire, bientôt, fera partie de la flotte de la S.F.P.

Destiné au transport des bitumes, ce caboteur aura les caractéristiques suivantes : longueur 88,45 m. ; largeur 13 m. ; port en lourd, 2.500 tonnes ; vitesse prévue, 11 nœuds.

Il sera propulsé par un moteur Diesel « Werkspoor », de 1.300 CV et équipé de deux chaudières permettant de maintenir les cargaisons d'asphalte à haute température pendant toute la durée des voyages. Les compartiments de ballastage pour les voyages de retour à vide seront totalement indépendants des tanks destinés à la cargaison pour éviter toute pollution de l'asphalte.

PARIS

Un Déjeuner « Suggestions »

Excellente, ma foi, et fort bien accueillie on le devine, l'idée qu'avait eue M. S. Scheer d'inviter à déjeuner, le 11 avril, au Moulin de Berri, les membres du Comité des Suggestions et les principaux lauréats bénéficiaires de primes. Le « jury », et les... « sugggestifs » — (au fait, à défaut d'autre, pourquoi ne pas utiliser ce qualificatif dont le Larousse donne comme définition : « Qui produit une suggestion ») — sympathisèrent, et le déjeuner se déroula dans une atmosphère très cordiale.

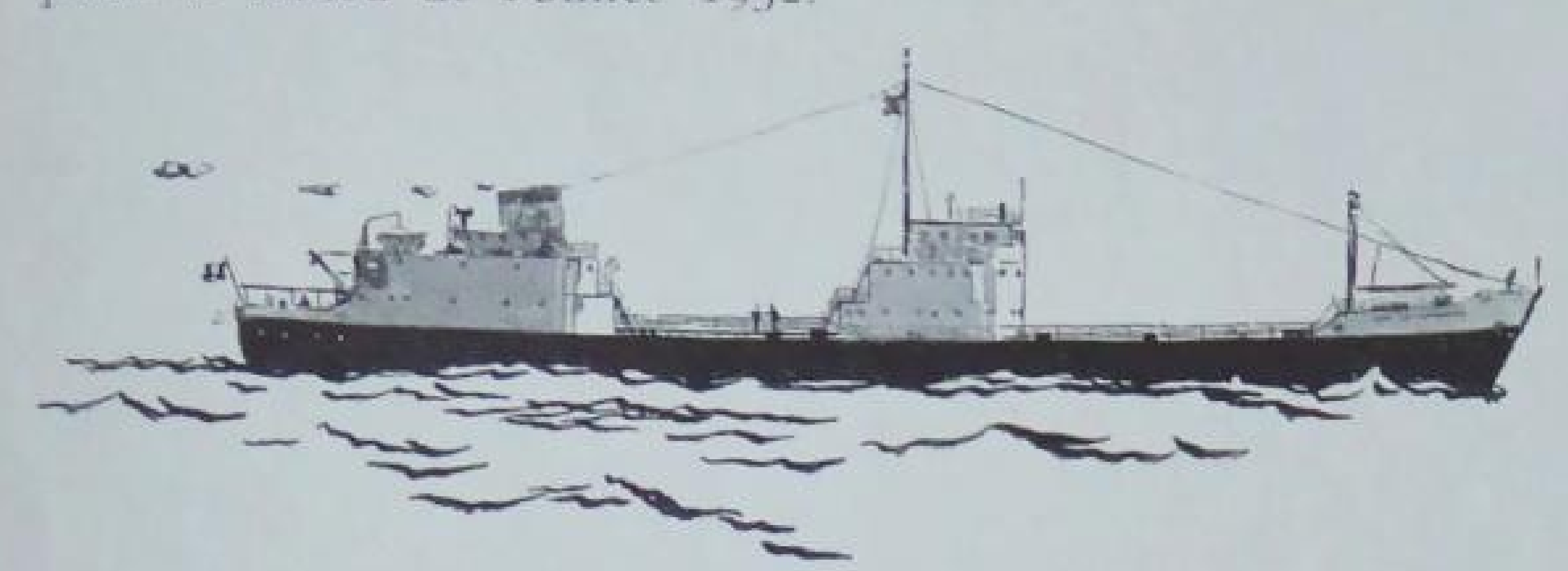
A l'issue du déjeuner, M. Scheer rappela que depuis le lancement du Plan, voici plus de deux ans, 800 suggestions avaient été reçues : 22 % d'entre elles ont donné lieu à récompense et les sommes distribuées avoisinent 850.000 fr.

Il tint à remercier les membres du Comité qui, en dehors de leurs occupations courantes, consacrent chaque mois plusieurs journées au Plan des Suggestions et les félicita de la conscience avec laquelle ils effectuent, sous la conduite de MM. M. G. Molle, président, et Nocturne, secrétaire, l'étude de toutes les suggestions reçues.

Les différents lauréats se virent à leur tour successivement complimentés. En termes très heureux et directs, M. Scheer leur exprima sa joie de pouvoir, à travers eux, féliciter tous ceux qui spontanément et effectivement contribuent par des initiatives heureuses à l'amélioration des conditions de travail et au développement de la productivité, deux politiques auxquelles notre Société est particulièrement attachée.



La construction a été confiée aux Chantiers Van der Werf, à Deest, en Hollande. La mise en service de ce caboteur est prévue pour le milieu de l'année 1952.



On peut, sur notre photo, reconnaître, entourant MM. Scheer, Kettel, Ballet et Gotard, les membres du Comité des Suggestions : MM. M. G. Molle, président ; J. des Bouillons, Direction Juridique ; L. Buseine, Direction Comptabilité et Finances ; P. Caron, Direction Approvisionnements et Transports ; H. Chaumet, Direction Relations Sociales ; J. Choppin de Janvry, Direction Relations Extérieures ; F. Pécoud, Direction Commerciale ; P. Picon et R. Pitois, Comité Central d'Entreprise ; E. Thomas, Direction Industrielle, ainsi que les lauréats : MM. H. Bougis (Cherbourg) ; B. L. Cartier (Bitumes-Châteauroux) ; A. Dantant (Port-Jérôme) ; A. François (La Mailleraye) ; J. Genet (La Mailleraye) ; F. Lagarrigue (Port-Jérôme) ; O. Lecler (D.S.O. Bordeaux) ; M. Saunier (Port-Jérôme) ; E. Schadek (Comptabilité-Ventes Sièges).





(S. I. S.)

Le nylon et la mécanique

En supplément à l'article que nous avons fait paraître dans l'« Esso-Revue » n° 32 de juin dernier sur « Le Nylon », nous avions inséré dans nos nouvelles brèves, quelques mois après, un court paragraphe sur le « Nylon et la photographie ». Nous étions désireux de rassurer ainsi nos compagnes en précisant que les vêtements de nylon apparaissent sur les photographies. Pour nous faire pardonner cette « légèreté », nous compléterons la série des usages du nylon par ces lignes beaucoup plus sérieuses que nous avons extraites du journal « Ce Matin-Le Pays » :

« Aux yeux de la plupart des gens, le terme nylon désigne une nouvelle fibre textile apparentée à la soie par ses qualités et dont l'application principale est actuellement celle de la fabrication des bas.

Certes, la popularité du nylon est due en majeure partie à cette utilisation ; cependant chacun doit savoir que ce n'est là qu'un aspect bien particulier des mille et une utilisations de cette nouvelle matière plastique.

Ses propriétés techniques (légèreté, point de fusion élevé, résistance à la chaleur, à la traction, au frottement) permettent l'utilisation du nylon moulé pour la réalisation de nombreuses pièces mécaniques.

Parmi toutes les applications pratiques du nylon moulé, nous en retiendrons quelques-unes susceptibles d'intéresser l'ensemble de nos lecteurs.

Dans l'industrie électrique, par exemple, le nylon et les autres polyamides peuvent se substituer aux matières thermodurcissables pour la fabrication de pièces fines en particulier. Ils offrent sur celles-ci les avantages d'être plus isolants, de ne pas charbonner à l'étincelle et surtout de ne pas casser. Pour les électriciens qui savent combien il est délicat de poser et de travailler des pièces minces en bakélite, cette dernière propriété prend toute sa valeur.

Dans d'autres cas, comme nous allons le voir, le nylon peut avantageusement remplacer les métaux légers, voire même l'acier et le bronze. Il a sur eux la faveur d'une extrême légèreté et d'une meilleure tenue au frottement.

Citons pour terminer et surtout pour fixer les idées, une mise en pratique toute récente de ces différents caractères propres et notamment de la résistance à la rupture du nylon et des polyamides : dans la boîte de vitesses des automobiles, il y a un petit pignon très délicat. C'est celui qui commande le flexible du compteur. Tous les alliages spéciaux utilisés jusqu'à ce jour n'ont pas donné entière satisfaction, les variations de vitesses sont parfois si brusques que ce pignon casse fréquemment. Or, ce même pignon fabriqué en nylon est beaucoup plus résistant. Certaines grandes firmes d'automobiles adopteront d'ailleurs dans leurs prochaines chaînes de montage ces merveilleuses propriétés du nylon. Des essais faits chez Ford, aux U.S.A., ont prouvé qu'après 150.000 km. à 120 km. à l'heure, le pignon n'avait subi aucune altération.»

Des biberons en matière plastique

Une des matières plastiques les plus récemment mises au point est le « polyéthylène », qui est léger, souple, et présente à la fois une bonne résistance à la traction et à l'écrasement. Il vient de trouver une utilisation dans la puériculture. Une grande firme française vient en effet d'entreprendre la fabrication de biberons en polyéthylène ; ces biberons, absolument incassables, peuvent être stérilisés à l'eau bouillante ainsi que le protège-tétine en même matière dont ils sont munis.

Les spectateurs de la télévision pourront percevoir les odeurs

Les spectateurs de la télévision pourront percevoir les odeurs appropriées aux scènes et aux sons. Suivant le déroulement de l'action, les odeurs ne seront pas transmises par des ondes, mais contrôlées par celles-ci au moyen de lampes et de valves radio-électriques.

Des substances capables de produire des odeurs variées seront mélangées à un gaz inoffensif ;

elles correspondront chacune à des gammes de fréquences différentes.
Aussitôt répandues, les odeurs seraient dispersées par la volatilité même du gaz qui leur sert de support. Ce projet proposé à la télévision américaine n'a pas été réalisé.

Aidés de « Goliath », trois hommes construisent une route en une nuit

Une machine de 27 mètres de long et d'un poids de 50 tonnes, qui concasse la roche en gravier et charge celui-ci sur camions à raison de 40 tonnes à l'heure est actuellement à l'essai à Manchester.
C'est une machine mobile qui se compose de plusieurs éléments et elle est unique en son genre en Grande-Bretagne. Elle peut produire du caillou de n'importe quelle grosseur pour la construction des routes, chaque qualité étant transportée par une courroie sans fin d'une partie différente de la machine directement au camion. Il ne faut que trois hommes pour assurer le fonctionnement de cette machine géante.
Dénommée « Goliath », cette machine permettra de construire les routes pour ainsi dire en l'espace d'une nuit. Par exemple, on peut la mener à l'endroit où il y a des travaux à effectuer et la relier à une installation d'enrobage de bitumes et les matériaux tout prêts pour le finissage de la route sortiront à raison de 25 tonnes à l'heure.

La suprématie optique allemande menacée par l'apparition du matériel japonais

Depuis la guerre de Corée, on assiste au succès grandissant sur le marché mondial du matériel d'optique nippon, en concurrence directe avec les fabrications allemandes.
L'été dernier, en effet, lorsque les appareils de photo allemands furent détruits au cours des bombardements coréens, les reporters photographiques américains cherchèrent à les remplacer par des appareils japonais. L'appareil nippon « Nikon » recueille bien des suffrages et est jugé supérieur aux appareils allemands, par les Américains, et les Suédois, qui déclarent notamment : « L'industrie de l'optique japonaise est parvenue à fabriquer des verres de même composition que les Allemands, mais sans certains défauts que ceux-ci n'avaient jamais pu éliminer. »
La réussite exceptionnelle de cette industrie est due, aux termes mêmes des dirigeants du « Nippon Kogaku » (Optique japonaise) à l'inspection sévère appliquée aux fabrications, inspection qui provoque le rejet de près de 70 % des lentilles, pour défectuosité.

Une voiture automobile sans pont arrière ni boite de vitesses

Deux inventeurs français, les frères Loubière viennent de présenter aux techniciens de l'automobile une voiture de leur conception.
La carrosserie est composée de huit panneaux (verre ou alliage léger) interchangeables et facilement fabriqués. Cette voiture est munie d'un moteur normal à essence de 1.200 cmc., alimentant une dynamo qui transmet une force de 36 CV à quatre moteurs électriques adaptés sur chacune des quatre roues.
Le véhicule ne comportant ni boite de vitesses ni pont arrière ne pèse que 850 kg. ; carrosserie d'une largeur totale de 1 m. 90, contenance : huit passagers.
Pas de portière, les vitres rentrant sous la toiture et les panneaux inférieurs sous le plancher...
Cette conception révolutionnaire qui comporte en outre de nombreuses astuces, est d'une simplicité de construction telle qu'elle pourra être construite en série et vendue 300.000 francs.

Une nouvelle matière plastique plus légère que l'eau

Parmi les produits exposés pour la première fois à la Foire des Industries Britanniques qui s'est tenue à Londres et à Birmingham du 30 avril au 11 mai prochain, se trouve une nouvelle matière plastique plus légère que l'eau destinée à la confection de ceintures de sauvetage. Grâce à sa faible conductibilité thermique, cette subtance nommée « Aero-Jablex », peut servir d'isolant pour les basses températures, tandis que ses autres caractéristiques — elle est inoxydable — résiste aux acides et peut, du fait de son élasticité, servir aux emballages et comme isolant contre les chocs — font prévoir qu'elle aura de nombreuses autres utilisations industrielles.

En 1950, l'alcoolisme a couté a la France : trois milliards cent soixante deux millions de francs et six millions de journées de travail

Les ravages de l'alcoolisme redeviennent alarmants. Voici ce qu'il a coûté en dépenses directes, à notre pays en 1950 :
— *Deux milliards pour l'alcoolisme mental ;*
— *Cent vingt-huit millions pour les enfants hérédo-alcooliques ;*
— *Deux cent cinquante-cinq millions pour l'Assistance Publique ;*
— *Trente-quatre millions pour soixante-seize hôpitaux de province ;*

ETES-VOUS SUJET AU MAL DE MER ?



Si oui, ne regardez pas ces deux images, prises à bord du « Port Jérôme », le 25 mars 1951, au cours d'un voyage de la Mède à Alger. Un violent mistral soulève la mer qui attaque le navire par derrière : il ne fait pas bon se promener sur le pont !



TUNIS

Le 16 avril 1951, ont été inaugurées les nouvelles installations pour le déchargement des hydrocarbures du port de la Goulette. Ces installations, qui comportent un poste d'accostage et un réseau de pipe-lines, appartiennent en commun aux Sociétés suivantes : Esso-Standard-Tunisie S.A., Shell, Omnium des Pétroles, Cipan, Société Tunisienne des Produits du Pétrole, Coopérative de Motoculture.

Le réseau de pipe-lines, d'une longueur de un kilomètre environ, comprend cinq canalisations :
— une de 300 mm. *(réception du fuel-oil) ;*
— deux de 250 mm. *(gas-oil, pétrole, carburant auto) ;*
— une de 200 mm. *(carburant aviation) ;*
— une de 150 mm. *(réexpédition du fuel-oil).*

La canalisation de 300 mm. (fuel-oil) est réchauffée par un tube de vapeur placé à l'intérieur du tuyau, et sur toute sa longueur. Les tubes sont assemblés bout à bout par soudure électrique, et l'ensemble du réseau est enterré sur près de 900 m. sous des terrains de dragage dont l'action corrosive particulièrement active a nécessité la mise en œuvre d'un dispositif de protection très efficace : revêtement d'émail au bitume appliqué à chaud en deux couches et d'un voile de laine de verre, protection cathodique par anodes de magnésium, etc... Les quatre « duc d'Albe » du port permettent l'accostage d'un gros navire-citerne de 16.000 t. ou de deux caboteurs.

L'ouvrage, réalisé sous la direction technique de M. Lefèvre, ingénieur en chef à l'Esso-Standard-Tunisie S.A., a nécessité 70.000 heures de travail et 270 tonnes de tube d'acier. Par une

heureuse coïncidence, ce fut le « Roche-Maurice », caboteur de la Standard Française des Pétroles, qui, le jour de l'inauguration,



Le départ du réseau de canalisations.

Arrivée du « Roche-Maurice » lourdement chargé.



eut l'honneur de déverser en 12 heures sa cargaison dans les nouvelles installations, devant les représentants des sociétés pétrolières, des Travaux publics et des organismes portuaires goulettois.

La journée du 16 avril 1951 marqua une date importante dans le rééquipement du port de la Goulette. Celui-ci, peu à peu, est mis en mesure de satisfaire aux besoins actuels et futurs de la Tunisie qui est, on le sait, exclusivement ravitaillée en hydrocarbures par les raffineries françaises depuis plus d'un an.

NOUVEL EMBARQUEMENT DE PAUL-ÉMILE VICTOR

Le 21 avril dernier, les membres de l'Expédition Paul-Emile Victor ont quitté Rouen pour leur quatrième campagne au Groenland, à bord du « Skallabjorn », bateau polaire norvégien, emmenant avec eux les vivres nécessaires à l'accomplissement de leur mission et les jerricans de carburant à 80 d'indice d'octane, préparés par la S.F.P. Les vingt-trois explorateurs ont ainsi retrouvé leurs neuf compagnons de la Station Centrale de Recherches et, d'après leurs télégrammes, les nouvelles sont très satisfaisantes ; malgré l'isolement de la station (3.000 mètres d'altitude, 500 km. des côtes, un plein désert de glace), les hivernants ont eu la visite de six renards blancs qui rôdaient autour de la baraque enfouie sous plusieurs mètres de neige. La température la plus basse au cours de l'hiver a été —64 degrés (contre —68 l'an dernier) ce qui représente malgré tout un climat... recherché !

Après la jonction des deux équipes, les membres procéderont, en différents points de la calotte glacière, à la continuation de leur programme scientifique portant principalement sur la sismique, c'est-à-dire la détermination de l'épaisseur de la glace qui atteint, par endroits, 3.000 mètres.

— *Sept cent quarante-deux millions pour trois prisons centrales ; Soit au total : trois milliards cent soixante-deux millions.*

Il ne s'agit là que de dépenses directes qui ne constituent qu'une très faible partie de la charge globale. Quant à l'importance de celle-ci, notons que :

— 43 % *des enfants présentés dans les consultations des hôpitaux sont des hérédo-alcooliques ;*

— 53,5 % *des crimes sont liés à l'alcoolisme* (14.5 % *commis sous l'influence directe de l'alcool,* 15.5 % *commis par des alcooliques chroniques,* 23.5 % *des autres criminels ayant une hérédité alcoolique) ;*

— 33 % *des accidents du travail ;* 40 % *des accidents de la circulation semblent dus à l'alcoolisme.*

En une seule année, le chiffre des journées de travail perdues du fait de ce fléau dépasse six millions.

Un nouveau produit pour enlever perruques et fausses barbes

Un solvant perfectionné pour enlever le chatterton qu'on pose sur la plaie après une opération chirurgicale, les perruques et les fausses moustaches des acteurs, et même la peinture, le vernis et le chewing-gum qui peuvent se coller sur le corps humain vient d'être mis au point par M. Steven Cleusos de Los Angeles et enregistré par le bureau américain des brevets sous le numéro 2.539.531. La préparation est sans odeur et, à l'inverse de certains autres solvants utilisés dans les mêmes cas, elle est complètement sans danger pour la peau.

Ce produit consiste paraît-il, en un mélange de gelée de pétrole et d'autres hydrocarbures. Des ingrédients odorants et des colorants peuvent lui être incorporés.

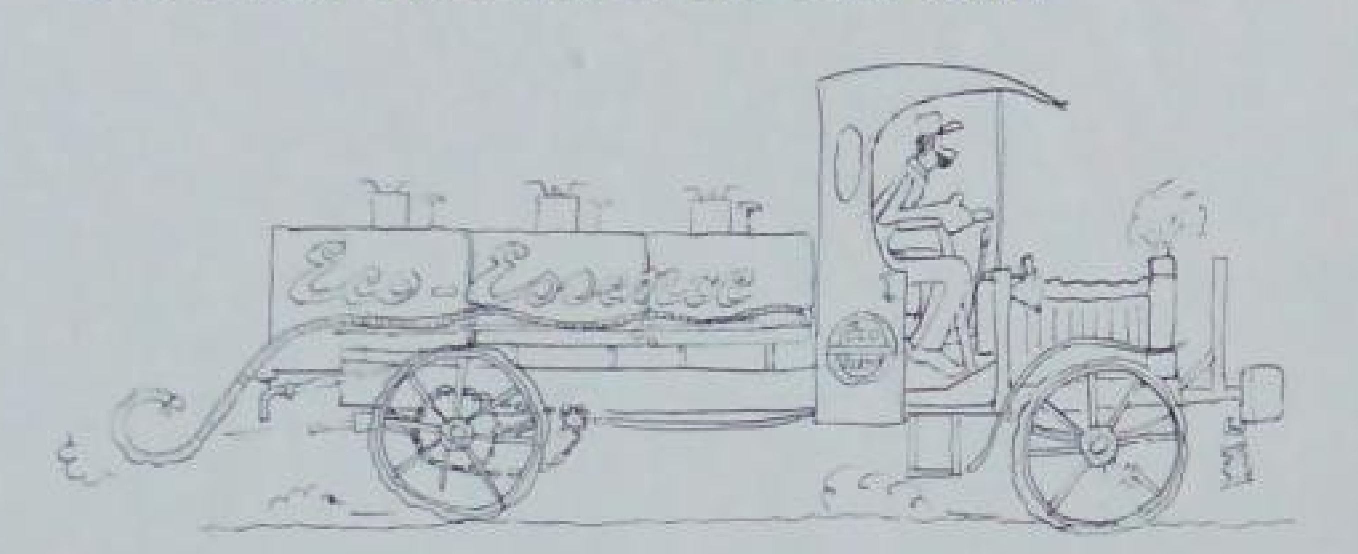
Deux mille prospectus mis sous enveloppe en une heure, grace a la « machine a envelopper »

Une firme de Luten, dans l'est de l'Angleterre, a mis au point une machine qui garnit les enveloppes à raison de deux mille à l'heure environ.

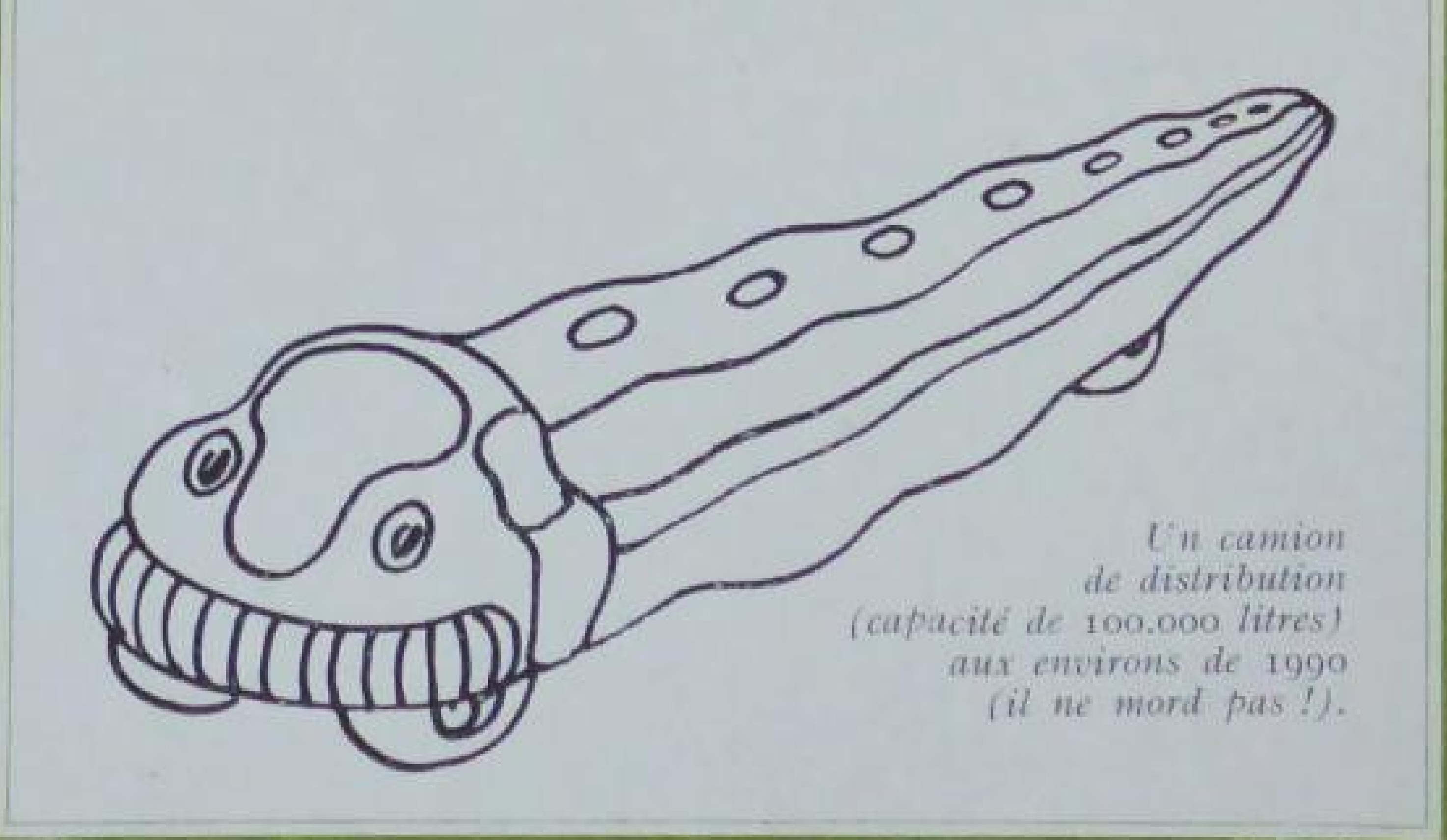
La machine a deux bacs que l'ouvrier veille à tenir remplis de journaux ou de catalogues, et d'enveloppes. Une « main » de métal prend un des catalogues, le place dans l'enveloppe qu'un jet d'air maintient ouverte, puis les deux objets tombent sur une glissière. Si l'enveloppe doit être fermée, elle passe sur des rouleaux mouillés à sec, qui humectent le rabat et le collent. Cette machine, qui serait la première de son genre, serait, selon ses fabricants, économique quand on a environ douze mille prospectus à envoyer par mois.

A PROPOS DE CAMIONS-CITERNES

Vivement intéressés (nous l'espérons) par l'étude publiée dans le présent numéro sur le transport par camion-citerne, nos lecteurs apprécieront sans doute ces deux croquis dus au talent bien connu de M. J. Mercier du Département Construction et Entretien et Président de la Section Beaux-Arts du Club Esso-Sport.



Un camion de distribution aux alentours de 1920.



Un camion de distribution (capacité de 100.000 litres) aux environs de 1990 (il ne mord pas !).

NOUVELLES AÉRONAUTIQUES

(S. I. S.)

Le premier avion atomique volera-t-il dans dix-huit mois ?

Le transport d'une section du laboratoire atomique d'Oak Ridge, qui doit s'occuper de l'application de l'énergie nucléaire à l'aviation, vers une base secrète de l'Aéronautique, est considérée par les spécialistes comme le point de départ de la construction du premier prototype d'avion à propulsion atomique.

En effet, les premiers essais de moteurs atomiques légers effectués à Oak Ridge ayant donné satisfaction, il était nécessaire de passer à un deuxième stade : l'adaptation de ce moteur à un avion expérimental. Ces études ne pouvaient être réalisées dans de bonnes conditions qu'à l'intérieur d'une base aéronautique.

C'est sur l'appareil expérimental Skyrocket, qui a déjà atteint avec un propulseur fusée classique la vitesse de deux mille huit cents kilomètres/heure, que sera très probablement adapté le premier réacteur atomique. Le type de tuyère utilisé comme base de ce premier propulseur atomique se rapprochera beaucoup du statoréacteur dont l'ingénieur français Leduc a été l'un des premiers protagonistes.

L'avion atomique sera radio-guidé, car il serait pratiquement impossible de protéger le pilote contre les radiations. Le moteur nucléaire qui l'équipera contiendra cinq fois plus de plutonium qu'une bombe atomique. Les techniciens d'Outre-Atlantique espèrent que la vitesse du premier prototype dépassera celle du V2 en piqué qui était, rappelons-le, de six mille kilomètres/heure.

La photographie aérienne utilisée pour l'étude des ressources du sol

On installe actuellement à Delft (Hollande), un centre international, placé sous les auspices des Nations Unies et destiné à former des spécialistes de l'exploration aérienne dans les régions dont les ressources sont encore mal connues.

Financé par le Gouvernement néerlandais, qui vient de lui attribuer un million de dollars, le Centre sera dirigé par M. Willem Schermerhorn, ancien premier ministre des Pays-Bas, pionnier des applications de la photographie aérienne à la cartographie, l'agriculture et la géologie.

« Le but de notre centre », a déclaré à New-York le Professeur Schermerhorn, lors d'une récente réunion de l'American Photogrammetric Society, « est de promouvoir par l'exploration aérienne le développement économique et social des territoires insuffisamment exploités ». Les spécialistes de la photographie aérienne, formés au centre de Delft, étudieront notamment la photo-géographie, la sylviculture et la science de la structure du sol (U.N.E.S.C.O.).

Hélicoptères a réaction et bananes volantes

Un rapport du Comité Interministériel de l'Hélicoptère, publié récemment sous les auspices du Ministère de l'Aviation Civile, annonce que la « Fairey Aviation Company » étudie actuellement les plans d'un hélicoptère à turbo-hélices.

Cet appareil, qui emportera vingt-trois passagers, à une vitesse de croisière de deux cent dix-huit kilomètres/heure, sera le premier hélicoptère muni de turbo-hélices. Ce rapport donne également des renseignements sur un autre hélicoptère, le « Bristol 173 ». Cet appareil, qui est du type « banane volante », est mû par deux moteurs « Alvis Leonides » de cinq cents HP chacun, et de deux rotors disposés en tandem. C'est un appareil à dix ou douze places. Sa vitesse maximum est de deux cent soixante-six kilomètres/heure et sa vitesse de croisière de cent quatre-vingt et un kilomètres. Son rayon d'action, par temps calme, est de six cent quatre vingt-dix kilomètres.

Un troisième appareil anglais a voilure triangulaire

Le « Fairey FD 1 », avion à réaction à ailes triangulaires, du modèle le plus récent construit en Angleterre, a été enlevé de la « liste secrète », après avoir effectué avec succès son premier vol, à Boscombe Down, le quatorze mars. Cet appareil, qui a la forme de la lettre grecque « delta », a volé pendant dix-sept minutes, mais, avant ce premier essai, on avait

COMITÉ DE SÉCURITÉ

De passage à Saint-Ouen, nous avons eu le plaisir d'assister à une réunion du Comité de Sécurité et ceci avec le plus grand intérêt. En effet, sous la présidence de M. Méliet, MM. Lesbordes et Lebatteux ont examiné, en compagnie des membres du Comité, les



Nous reconnaissons, de gauche à droite, les membres du Comité: MM. Vagou, Braga, Trebis, Langlet, Redon, Ropars, Meliet, Lebatteux, Lesbordes, Mlle Besson, MM. Legros, Duterme, Payen, Norman *et* Cordonnier.

motifs d'accidents éventuels, et indiqué les moyens à employer et les procédés à suivre pour lutter contre... l'imprévisible. Discussions souvent très animées, réflexions des uns et des autres, concourent sans aucun doute au succès de la tâche de la Sécurité, tâche très importante si l'on pense aux conséquences qu'une imprudence, parfois bénigne, peut entraîner.

DÉPARTS EN RETRAITE

Le 12 avril 1951, une fête avait été organisée au Département des Achats, pour le départ en retraite de M. Ceorge Clarke, relanceur de commandes.

M. G. Clarke était entré à la Société en avril 1940, au Département des Achats, mais sa nationalité anglaise lui valu d'être interné à Saint-Denis, dès juillet. La libération de Paris fut aussi la sienne et avec la joie que l'on devine, il reprit rapidement ses occupations, préférant le confort S.F.P. à celui des camps.



Les adieux de M. Clarke *à la S.F.P.*



De gauche à droite, M. TRUCHOT, Mlle CHANONAT, M. CLARKE *et* M. CARON.

Autour de savoureux apéritifs et de délicieux petits fours, M. Pierre Caron, chef du Département, retraça les activités de M. G. Clarke et lui présenta en même temps que des vœux affectueux de bonne santé, toute la gamme des cadeaux que le Département des Achats avait eu à cœur d'offrir à ce gentlemen d'Outre-Manche. Celui-ci, verre bien en main, expliqua la raison de sa verdeur en spécifiant qu'il était par sa mère de souche bourguignonne !

De belles éditions brochées, furent, entre autres cadeaux, offertes à M. Clarke dont le talent de relieur d'art est bien connu des habitués du Salon Artistique du Club. Longue vie à M. Clarke ! Goodbye.

M. Leclerc, dont la bonhomie souriante était bien connue des fidèles du rez-de-chaussée du 82, a quitté la Société le 30 avril dernier. Entré à l'Economique le 4 juillet 1929 au magasin central d'Aubervilliers, M. Leclerc avait été apprécié de tous et la meilleure preuve en est la petite cérémonie d'adieu dont il fut l'objet. Ses collègues lui ont remis un certain nombre de cadeaux, en lui souhaitant de longues soirées paisibles. Un fauteuil de cuir, un service à café, un petit tableau et une boîte de cigares !



M. LECLERC, *au sourire familier semble songer aux longues soirées qu'il passera dans ce fauteuil...*

MM. Nardon, Gauthier, les docteurs Garelly et Simon assistaient à cette petite fête, exprimant leur désir que M. Leclerc profite très longtemps de ses présents...

PARIS

Mérite Social

Nous avons appris avec plaisir que M. Maurice Hochard, agent de maîtrise comptable au Département Navigation, agence du Havre, vient d'être nommé officier du Mérite Social.

M. Hochard a été, pendant 20 ans, secrétaire général de l'Association des A.C. de Petit-Quevilly. En ce moment, il est encore secrétaire général honoraire de la même association.

Le nouveau promu avait été blessé lors de la première guerre mondiale. Au cours de cette guerre, on lui décerna la Croix de Guerre et la Médaille Militaire.

Rappelons enfin que M. Hochard fut décoré en 1933 au titre de la Prévoyance Sociale.

fait prendre l'air à des modèles radio guidés, afin de se rendre compte s'il existait des facteurs qui auraient pu mettre la vie du pilote en danger.
Propulsé par un turboréacteur Rolls Royce « Derwent », le « Fairey FD 1 » est un avion de recherches capable d'atteindre la vitesse du son. Il complète la série des trois appareils en forme de delta, commandés par le Ministère de la Production et de l'Armement à différents constructeurs aux fins de recherches, et notamment pour déterminer l'angle du triangle susceptible de donner les meilleurs résultats, en ce qui concerne la vitesse et le contrôle.
Les deux autres avions « Delta » sont l' « Avro 707 » qui a fait ses premiers essais en septembre dernier, et le « Boulton Paul P. 111 » qui a effectué son premier vol en octobre.

Un nouveau pneu antidérapant contre la neige et le verglas

Les U.S.A. viennent de mettre au point une nouvelle sorte de pneu qui ne dérape ni dans la boue ni dans la neige. Grâce aux saillies arrêtoires flexibles dont il est muni, il permet aux voitures de s'arrêter avec une rapidité supérieure de quarante pour cent à celle qu'assurent les pneus classiques en cas de verglas et supérieure de soixante-quatre pour cent en cas de neige. Voici un grand pas de fait pour assurer la sécurité aux automobilistes par mauvais temps.

Plus de déserts grace a la « Kochie » ?

Une toute petite graine, celle d'une herbe appelée « *Kochie* » va-t-elle résoudre le repeuplement des immensités désertiques ?
Cette graine importée accidentellement d'Australie, a donné de si excellents résultats dans les déserts de Lybie qu'elle va prochainement être implantée dans les régions à climat Soudano - Sahérien de l'Univers.
La graine germe au printemps. Les racines plongent à une très faible profondeur ce qui permet à la plante, par le seul bienfait de la rosée, de se développer en quelques mois. Devenue adulte, elle se présente sous forme de buissons touffus qui peuvent atteindre jusqu'à trois mètres de hauteur. Ses rameaux entrelacés sont garnis de minuscules fleurs jaunes et de petites feuilles vertes très grasses, de forme allongée, qui offrent aux bestiaux les mêmes qualités nutritives que le trèfle.
Après plusieurs essais de culture, il semble que la Kochie n'ait pas besoin d'être ensemencée par la main de l'homme. Le vent s'en charge. Il arrache le duvet de ses graines pour les éparpiller aux alentours... ou même, dans sa course de fin d'été, il traîne à la surface du sol les buissons desséchés, dont le fruit se cramponne encore à la terre.

Six fois plus d'appareils a réaction en quatre ans

Cinquante-huit appareils de toutes catégories étaient présentés cette année par les constructeurs anglais au Salon Aéronautique de Farnborough. Vingt-huit d'entre eux étaient mus par réaction, contre cinq seulement en 1946. Leur poids moyen est passé de dix mille à quinze mille deux cent cinquante kilogrammes. Quant à la vitesse moyenne, elle s'est élevée de quatre cent quarante à six cent quarante kilomètres/heure.
Cette présentation n'a cependant apporté aucune révélation extraordinaire : elle a prouvé par contre que beaucoup d'appareils avaient passé du stade de prototype à celui d'avions de ligne éprouvés.
Le Bristol Brabazon constitua évidemment le « clou » de cette présentation — la sûreté de ses manœuvres et de son vol, ses aménagements intérieurs suscitèrent le plus grand intérêt.

Le premier bi-réacteur de tourisme est un avion français

Une usine française de construction aéronautique, qui avait mis au point il y a quelque temps un prototype révolutionnaire de planeur à réaction en a extrapolé un avion de tourisme bi-réacteur et bi-fuselage : c'est le Fouga Gémeaux C.M.88-01 qui vient de terminer ses essais de vol sur l'aérodrome d'Aire - sur - Adour. C'est le premier appareil de tourisme à réaction qui réunisse les qualités de faible vitesse de décollage (cent kilomètres/heure) et d'atterrissage (quatre-vingts kilomètres/heure), de vitesse de croisière élevée et d'économie en vol. Ces performances sont possibles grâce à l'arrêt en croisière d'un des deux réacteurs : le fonctionnement d'un seul peut, en effet, lui assurer une vitesse de deux cents kilomètres/heure.
L'appareil, biplace, est muni des derniers perfectionnements dans ses instruments de vol, et équipé de la double commande.

Les mille kilomètres a l'heure en vol horizontal ont été dépassés en France

Le Dassault « Mystère », au cours d'un vol effectué le 5 mars, a atteint la vitesse horaire de mille quatre-vingts kilomètres/heure. Ce prototype poursuit ses essais depuis le début de mars. C'est au cours de ceux-ci qu'il a réalisé cette performance, avec laquelle cet avion français se classe à égalité avec les appareils étrangers de sa catégorie. Le « Marcel Dassault 452 » est un avion à ailes en flèche ; il est équipé d'un turbo-réacteur Nene.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

envisagées ou prises au cours du mois d'avril 1951

Dispositions légales

Majoration exceptionnelle de 25 % des prestations familiales versées au titre du mois d'avril 1951

En vertu d'une loi votée le 30 avril 1951, les prestations familiales, versées au titre du mois d'avril 1951, ont été majorées de 25 % en attendant le vote d'une loi d'ensemble.

Dispositions particulières à la Société

Salaires et appointements

La délégation patronale et les représentants des salariés n'étant pas arrivés à un accord sur la révision des accords conventionnels des 24 novembre 1950 et 22 décembre 1950, la Direction, conformément à la recommandation de l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole a décidé :

— de majorer de 9 % les minima en vigueur ainsi que les salaires et appointements effectifs au 31 mars 1951 des ouvriers, employés, agents de maîtrise, ingénieurs et cadres ;

— de porter le salaire horaire minimum garanti du manœuvre ordinaire de 80 fr. à 90 fr. et pour le manœuvre spécialisé de 84 fr. à 93 fr., ces taux s'entendant pour la Zone 0 ;

— de majorer également de 9 % l'indemnité de panier ou la majoration pour quarts qui en tient lieu dans différentes régions.

Les primes d'ancienneté et de quarts sont calculées sur les nouveaux minima (pour les emplois affectés d'une garantie effective de salaire minimum, elles sont calculées non sur cette garantie mais sur le salaire minimum de base).

Toutes ces dispositions sont entrées en vigueur à partir du 1er avril 1951.

NOMINATIONS ET PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

Raffinerie de Port-Jérôme

M. Pierre Busier *vient d'être nommé chef Réceptions et Pompages au 1er avril 1951.*

Engagé en 1946 en qualité d'ingénieur au Département Technique, il avait été muté, en décembre 1950, au Service Pompages et Expéditions.

M. Fernand Chapuis *vient d'être nommé chef du Service Traitements au Département Technique au 1er avril 1951.*

Entré à la Raffinerie en 1936 en qualité d'ingénieur - chimiste au Laboratoire de Recherches, il avait été rappelé en activité en 1946 comme ingénieur au Département Technique, « Section Contrôle Technique, Huiles, Asphaltes ».

M. Maurice Denoix *vient d'être promu chef du Service Pompages et Expéditions au 1er avril 1951.*

Engagé en 1936 en qualité de chef de Pomperie à la Raffinerie, il avait été nommé en 1939 ingénieur de quart au Département Fabrication. Il avait été réengagé en janvier 1946 en qualité de chef de la Section Réception Pompages à ce même Département.

M. Jacques Petit *a été nommé chef opérateur mécanographe à la date du 1er mars 1951.*

Engagé en 1946 en qualité de pointeau au Département Comptabilité, il avait été nommé aide-comptable en décembre 1946 puis opérateur à la Section Mécanographie en janvier 1949.



Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs, dont les noms suivent, qui ont atteint 50, 40, 35, 30 et 25 années de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

50 ans

M. Léon Boyer, **division S.-E.**

40 ans

M. Robert Gremy, **division N.-O.**
M. Lucien Lebé, **division N.-E.**
M. Jean Francisci, **D. S.-E.**

35 ans

Mme Hermine Castella, **D.S.-E.**

30 ans

M. Maurice Rivard, **D.N.-O.**

25 ans

Mlle Philomène Claitte, **département Bedford-Lyon.**

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

40 ans

M. Raymond Nisbet, **département Approvisionnement Pétroliers.**

DIRECTION CONSTRUCTION ET ENTRETIEN

40 ans

M. Henry Fetaz, **département Construction et Entretien.**

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

40 ans

M. Marcel Donzé, **département Dommages de Guerre.**

PARIS

Réunion des adjoints administratifs des Divisions

Les adjoints administratifs des Divisions ont été réunis a Siège au cours de la première semaine du mois d'avril, en vue de

— donner un compte rendu de leurs activités durar l'année 1950 ;

— prendre connaissance des objectifs administratifs à réalise en 1951 ;

MM. Wicart *et* Bailliat, *entourés des adjoints administratifs des Divisions*

— participer à la mise au point des questions comptables importantes.

Au cours de la deuxième partie de la réunion, les adjoints administratifs auxquels s'étaient joints leurs chefs comptables ont entendu des exposés sur le programme de formation et de perfectionnement technique intéressant le personnel adminis-

pendant la période de vacances...

COMMENT UTILISER LES BILL

A l'approche de la saison des vacances, nous croyons utile de rappeler les conditions dans lesquelles les salariés peuvent obtenir et utiliser des « billets populaires de congé annuel ».

Ont droit aux « billets populaires de congé annuel » tous les salariés assurés sociaux et leur famille.

Réduction de 30 %

La réduction est de 30 % sur le prix du billet, aller et retour, à plein tarif. Cette réduction est valable aussi bien sur les billets de première et de seconde que de troisième classe.

Il ne peut y avoir cumul de cette réduction spéciale avec les réductions accordées aux familles nombreuses. Chaque famille doit donc choisir le régime qui lui est le plus favorable.

Les conditions de validité des billets

Les « billets populaires de congé annuel » sont délivrés une fois par an et seulement à l'occasion des congés annuels. Ils ne sont utilisables que pour un minimum de parcours de 200 kilomètres (retour compris).

La durée de validité de ces billets est de deux mois au maximum pour les voyages à l'intérieur de l'Europe et de trois mois maximum pour les voyages à destination ou en provenance des pays situés hors de l'Europe.

Il est indispensable que le salarié et sa famille voyagent ensemble au départ, mais par contre le voyage de retour peut être effectué en deux groupes, à la condition de respecter les délais de validité ci-dessus.

tratif, ainsi que sur les différents aspects de leur fonction.

MM. G. Wicart et L. Bailliat, en fin de réunion, ont précisé que le rôle d'éducateur des différents responsables administratifs des Divisions était primordial pour obtenir le maximum d'efficience de l'organisation dont ils ont la charge.

NOUVELLES DES DIVISIONS

D. S. E.

Diplomes a Marseille

Après quelques mois d'instruction par les soins de la C° I.B.M., les membres du personnel de notre section Machines Electro-Comptables, se sont vus décerner les diplômes ci-dessous.

Diplôme d'Opérateur

MM. Georges Coq.
Paul Langlois.
Frédéric Mazellier.

Diplôme de Perforatrice

Mmes Marie Colonieu.
Eugénie Flandin.
Josette Garnier.
Mlles Raymonde Acquavia.
Myrrha Adel.
Raymonde Liotard.
Rosette Longobardi.

Félicitations d'Esso-Revue à tous.

S POPULAIRES DE CONGÉ ANNUEL

Trains interdits

L'accès de certains trains rapides et express (trains de luxe, express internationaux, autorails rapides et express) est interdit d'une manière permanente aux porteurs de « billets populaires de congé annuel ». La liste de ces trains figure en tête de tous les indicateurs régionaux de la S.N.C.F. Toutefois, l'indicateur Chaix (tirage d'avril 1951) : « Renseignements particuliers » aux régions Nord, Est, Sud-Ouest, Sud-Est, porte la remarque suivante : « Les restrictions ne s'appliquent pas aux voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger, ni aux voyageurs en provenance ou à destination de la Corse ou des territoires d'Outre-Mer, sauf pour les voyageurs en groupes (certains trains indiqués à la rubrique « Voyageurs en groupe »).

En ce qui concerne les « périodes de pointe » pendant lesquelles les billets ne seront pas valables, la S.N.C.F. s'est montrée très libérale cette année, puisque seul le 31 juillet tous les trains et autorails rapides et express seront interdits (au départ de Paris seulement) aux porteurs des « billets populaires de congé annuel ».

Comment sont délivrés ces billets

Le salarié désireux d'obtenir un tel billet doit faire remplir et signer par son employeur une formule d'attestation certifiant que l'intéressé est titulaire d'un congé payé de telle date à telle date.

Les formules nécessaires seront remises aux demandeurs dans les gares ou agences de la S.N.C.F. Muni de l'attestation de son employeur, le salarié demandera la délivrance de son billet au minimum 24 heures avant le jour du départ. Pour accomplir cette dernière formalité, l'intéressé devra présenter sa carte d'immatriculation aux Assurances Sociales.



LES BONNES IDÉES PAIENT

« Les petits ruisseaux font les grandes rivières »... c'est une banalité, mais il est bon quelquefois de se rappeler des banalités. Dans le sujet qui nous occupe, on peut la traduire ainsi : « Les petites sommes font les grosses économies ». Si donc vous pensez à une amélioration, ne vous laissez pas influencer par le peu de gain qu'elle vous semble procurer au premier abord ; envoyez une suggestion, des hommes compétents ont les éléments pour estimer ce gain à sa juste valeur, et apprécier sa répercussion dans le cadre de la Société.

Bien entendu, toutes les idées ne sont pas bonnes, ne procurent pas de gain. Mais avez-vous déjà regardé par exemple un joueur de tennis ? Croyez-vous que ses balles soient toutes bonnes ? Sur 10, celui-ci en met les 2/3 dans le filet ou hors des limites. Mais comment saurait-il que ses balles sont mauvaises s'il ne les envoyait pas ? (et ceci est vrai également pour les « shoots » du foot-baller, les « directs » du boxeur, les « paniers » du basketteur, etc...). Comment donc saurez-vous que vos idées ne sont pas bonnes si vous ne vous forcez pas à les mettre sur le papier et à les adresser au Comité des Suggestions ?

Revenons au joueur de tennis. Si sur le court se trouve un autre joueur plus expérimenté qui lui donne des conseils, lui explique les causes de sa non réussite, il fera rapidement des progrès. Pour chaque suggestion rejetée, le Comité fournit au chef de Service les raisons du rejet ; si vous demandez à votre chef de connaître ces raisons, nul doute que la prochaine de vos idées ou la suivante, peu importe, sera bonne.

En un mot, comme les muscles, le cerveau à besoin d'entraînement.

COMITÉS DES SUGGESTIONS

P.J. 244 — Frs 3.500
« CHRISTIANE-LAURE-RENÉE »
M. FLEURY Jean *(Port-Jérôme)*
Extension au personnel des Entreprises extérieures de l'utilisation des cartes de tickets de cantine.

N° 527 — Frs 5.000
« FÉLIX-PIERRE-MICHEL »
M. PIGAGLIO Félix
(Serv. Techn. Distributeurs, Siège)
Suppression du bon de réception, 286 B, pour les commandes faisant l'objet d'une seule réception.

N° 538 B — Frs 3.500
« EUGÈNE-HENRI-ANDRÉ »
M. DESCOURS L. *(Le Puy)*
Barèmes facilitant la conversion à 15° des volumes à température réelle.

N° 539 — Frs 5.000
« LUCIEN-JEAN-ANTOINE »
M. COLLINEAU Louis
(Secteur de Beauvais)
Adjonction sur l'imprimé 329 — Avis de Recette — d'une colonne permettant d'indiquer succinctement l'affectation des recettes reçues directement par les Divisions.

N° 546 — Frs 3.500
« GILBERTE-VALENTIN-GEORGETTE »
Mme VIGNAUD Renée *(D.N.O.)*
Impression, sur les originaux des imprimés « Facture 312 AMB », de repères permettant de reproduire exactement aux emplacements prévus, sur les duplicata et triplicata, les indications du secteur et du point de livraison.

N° 554 — Frs 3.500
« JEANNE-YVONNE-MARGUERITE »
M. GOMBAU Maurice *(D.S.O.)*
Modifications au système du classement général du courrier au Siège des Divisions.

N° 560 — Frs 3.500
« ANTOINE-JOSEPH-HENRI »
M. FERRIÈRE René *(D.S.E.)*
Utilisation des machines électro-comptables pour permettre l'envoi à la clientèle des avis de changement de tarif.

N° 582 — Frs 3.500
« CHRISTIANE-PAULETTE-ANDRÉE »
M. GOUNEAU Louis
(Départ. Transports, Siège)
« Cavaliers » de signalisation adaptables aux barrettes supportant les cartes « mouvements de wagons citernes ».

N° 601 — Frs 15.000
« NOELLA-JACQUES-MIREILLE »
M. POUZIN Alphonse
(B. et E., Centre de Bône)
Modification d'un système d'attelage pour appareils « Bucket-Loader » utilisés en Afrique du Nord.

N° 425 — Frs 3.500
« DANY-RENÉ-JEAN »
M. GRAS Georges
(Départ. Transports, Siège)
Modification d'un imprimé utilisé dans le cadre de la Direction Approvisionnements et Transports.

SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS

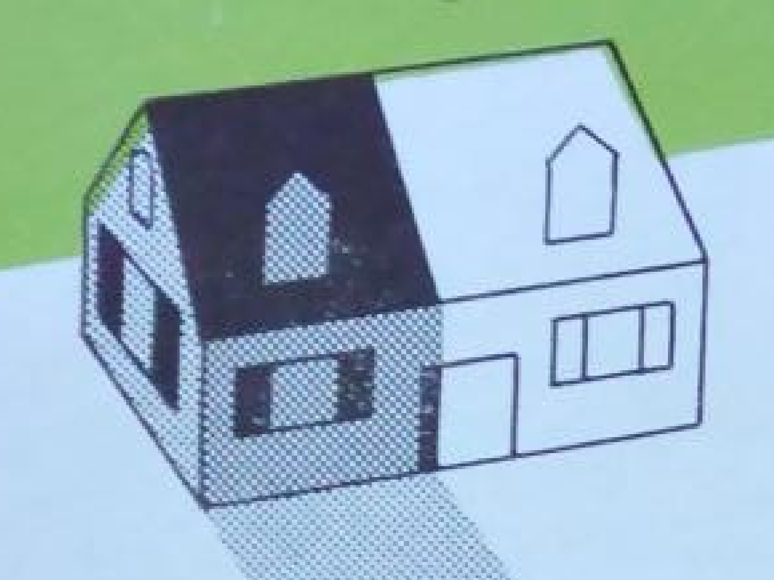
N° 531
« LUCIEN-CHRISTIAN-PIERRE »
M. LE DU Pierre *(Aubervilliers)*
Formule « Constat d'Accident ». « Rapport de Police ».

N° 580
« GONTRAN-AMÉDÉE-BENJAMIN »
M. PAVIA Edgard *(D.S.E.)*
Récupération des carbones « une fois » écartés dans les liasses « d'ordres d'arrêt de crédit » (142).

N° 586
« FRANÇOISE-JEAN-JACQUES »
M. BETHENCOURT Lucien
(La Mailleraye)
Evacuation des terres et chaux usées provenant de la fabrication du sulfonate de calcium.

COMMENT devenir propriétaire ?

en profitant des prêts et des primes à la construction, accordés par les Organismes Officiels



SI VOUS POSSÉDEZ 40 % AU MOINS DU MONTANT DU DEVIS DE LA CONSTRUCTION ET LE TERRAIN A BATIR

LE SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS
(6, *rue Volney, Paris-2e*)

vous prêtera, au fur et à mesure des travaux, les 60 % qui vous sont nécessaires pour payer votre maison.

Cette avance vous sera faite pour 5 ans au taux de 5 % environ et sera garantie par une hypothèque prise sur l'immeuble.

Si vous ne pouvez rembourser en 5 ans, vous ferez consolider votre emprunt par :

LE CRÉDIT FONCIER DE FRANCE
(19, *rue des Capucines, Paris-1er*)

Celui-ci paiera ce que vous devez au Sous-Comptoir des Entrepreneurs et vous le rembourserez en 10, 15, 20 ou 25 ans par annuités constantes de :

— 9,50 % environ du prêt consenti, si vous avez emprunté pour 20 ans ;

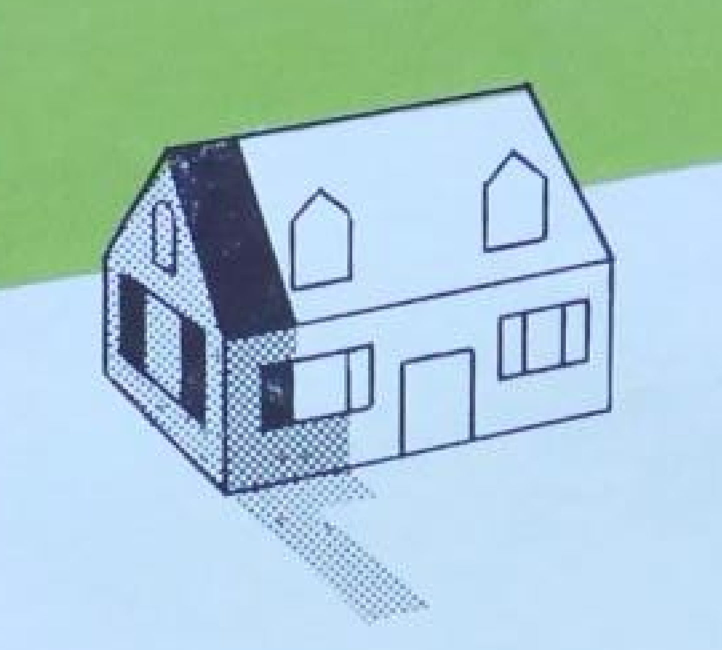
— 8,50 % environ du prêt consenti, si vous avez emprunté pour 25 ans.

Ces annuités comprennent les intérêts et l'amortissement du capital.

Vous pourrez, dans ce cas, bénéficier des *primes annuelles à la construction*, égales à 500 fr. par mètre carré (calculées sur 110 m², maximum, soit 5 ou 6 pièces), payées pendant 20 ans, accordées par le Service Départemental de l'Urbanisme et de l'Habitation et versées par le Crédit Foncier de France (qui les retiendra, évidemment, jusqu'à concurrence des charges de l'emprunt).

Etant donnée l'importance de la somme dont l'intéressé doit disposer (de l'ordre de 500.000 à 800.000 fr. plus le terrain), nous ne croyons pas utile de donner un exemple concret et chiffré.

Renseignements : Sous-Comptoir des Entrepreneurs, Crédit Foncier de France.



SI VOUS POSSÉDEZ UN TERRAIN (OU SI VOUS POUVEZ L'ACHETER) ET 20 % DU MONTANT DU DEVIS DE LA CONSTRUCTION
(10 % *seulement si vous avez trois enfants à charge*)

LES SOCIÉTÉS DE CRÉDIT IMMOBILIER

vous prêteront :

— 80 % de la valeur de la construction et du terrain que vous possédez (ou que vous achetez) ;

— 90 % si vous avez trois enfants à charge ou si vous êtes pensionné de guerre à 50 % au moins,

à condition :

— que votre âge vous permette de rembourser avant d'atteindre 65 ans,

— que les plans du logement correspondent à des types déterminés fixés par les H.L.M. (Habitations à Loyer Modéré).

Les prêts sont accordés pour 35 ans maximum, à 2,75 % d'intérêts par an (0,75 % seulement les deux premières années, 1,75 % les huit années suivantes). Ils sont remboursables par annuités qui, dans l'hypothèse moyenne d'un remboursement en 25 ans, représentent une charge annuelle de 5,60 %, intérêts compris.

Vous devez souscrire une assurance-vie pour qu'en cas de décès votre famille soit déchargée des versements restant à échoir (prime à verser en une seule fois et qui atteint, par exemple, 93.214 fr. pour un emprunt de 1 million pour 30 ans).

Le prêt ne peut, en principe, dépasser 1.500.000 fr. (correspondant à un logement de 4 pièces). Il peut atteindre 2.000.000 si le nombre de vos enfants le justifie.

La maison est hypothéquée jusqu'à l'expiration de la dette. Les frais d'acte (5 % du montant du prêt), de constitution de dossier et de surveillance des travaux (1,5 % du montant du prêt) sont à votre charge.

Vous ne pouvez pas, dans ce cas, bénéficier des primes à la construction.

(Voir exemple chiffré CAS II ci-dessous).

Renseignements : auprès des Services Départementaux du M.R.U. et des mairies qui vous communiqueront les adresses des Sociétés de Crédit Immobilier. Elles sont nombreuses et chaque ville importante en possède au moins une.

SI VOUS NE POSSÉDEZ QUE 10 % DU MONTANT DU DEVIS DE LA CONSTRUCTION

Si vous ne disposez pas de 40 %, ni même de 20 % du montant du devis, si vous voulez profiter des économies importantes que procurent le groupement de travaux de construction et la copropriété, vous pouvez adhérer à une Coopération H.L.M., qui existe dans toutes les localités importantes, à condition de disposer de 10 % au moins du montant du devis.

A) LOCATION-ATTRIBUTION

1° Vous devenez coopérateur-locataire-attributaire :

— en souscrivant des actions de la coopérative pour un montant égal au prix de revient de votre logement ;

— en payant immédiatement le dixième du total des actions que vous avez souscrites. La coopérative paie pour vous le complément qui peut atteindre 90 % ;

— en payant chaque année à la coopérative un loyer et une annuité d'amortissement augmentée des frais de gestion de l'organisme. Vous n'êtes que titulaire d'une location-attribution pendant tout le temps durant lequel vous êtes encore débiteur de la coopérative ;

— en vous soumettant aux conditions imposées par les Sociétés de Crédit Immobilier (délai de 35 ans, assurance-vie, etc..., voir ci-contre en II).

2° Vous devenez propriétaire lorsque vous avez complètement payé vos actions et remboursé ainsi intégralement les sommes qui ont été avancées pour vous par la Coopérative.

(Voir exemple chiffré CAS III ci-dessous).

B) LOCATION-PARTICIPATION

Cette formule est financièrement la moins lourde.

Si vous êtes locataire-participant, vous apporterez 10 % de la valeur de votre logement et, comme le locataire-attributaire, vous paierez :

1° Un loyer ;

2° L'amortissement, d'un montant très faible, de votre maison mais vous pourrez vous libérer en 65 ans et vous ne serez pas obligé de contracter une assurance-vie. Aucune limite d'âge n'est imposée.

De plus, si vous voulez quitter votre logement, vous cèderez vos actions libérées à votre successeur. En cas de décès, vous transmettrez vos actions et les droits afférents à vos héritiers.

(Voir exemple chiffré CAS III B ci-dessous.)

Vous ne pouvez pas dans les deux cas « A » et « B » bénéficier des primes à la construction.

Renseignements : auprès des Services Départementaux du M.R.U. et des mairies.

AVANTAGES SUPPLÉMENTAIRES

AVANTAGES SUPPLÉMENTAIRES

Quel que soit celui des trois systèmes que vous ayez choisi, vous pourrez bénéficier de deux avantages supplémentaires :

LES ALLOCATIONS DE LOGEMENT

Vous avez droit aux allocations de logement si :

— vous bénéficiez déjà des allocations familiales ou de l'allocation de salaire unique et ne disposez pas de revenus dépassant certaines limites ;

— vous êtes locataire ou, dans le cas qui nous intéresse, vous payez des annuités pour vous libérer d'une dette contractée pour accéder à la propriété

— votre logement est de dimensions suffisantes pour vos besoins réels.

Les allocations varient suivant

— les annuités payées ;
— vos ressources ;
— e nombre de vos enfants.

Les allocations sont importantes ; elles varient du tiers à la moitié des annuités, et peuvent même atteindre les trois quarts dans l'hypothèse la plus favorable.

Renseignements : auprès de l'organisme qui vous verse vos allocations familiales ou des services de la Standard Française des Pétroles chargés des questions de Sécurité Sociale.

LES AVANTAGES FISCAUX

Si vous faites construire vous ferez acte utile à tout le pays. Aussi bénéficierez-vous justement d'avantages fiscaux :

— **sur le terrain** : les droits d'enregistrement sur les acquisitions de terrain à bâtir vont être réduits de moitié.

— **sur la construction** : l'impôt foncier, les centimes additionnels départementaux et communaux sont supprimés pendant 25 ans.

— **sur les mutations** : lors de la première mutation un immeuble neuf va être exonéré de tous droits d'enregistrement.

— **sur les successions et donations** : la transmission par succession ou donation de l'immeuble construit est exonérée totalement de droits.

QUELQUES EXEMPLES CHIFFRÉS

CAS II

dans lequel l'intéressé possède le terrain à bâtir (ou peut en acheter un) et 20 % du montant du devis de construction

Construction du type IV-B (4 pièces, cuisine, salle d'eau, W.-C., dégagements et placards 73 m²) par une personne âgée de moins de 35 ans (et ayant moins de trois enfants à charge) :

Prix d'achat supposé du terrain	200.000
Prix de revient supposé de la construction	1.600.000
Montant maximum du prêt accordé pour la construction (4/5e de la valeur du terrain et du coût de la construction)	1.440.000
Prime unique d'assurance en cas de décès, que la Société de Crédit Immobilier peut avancer (emprunteur âgé de 30 ans, amortissement en trente ans environ)	135.000
Montant total du prêt : 1.440.000 + 135.000 =	1.575.000

En supposant que le remboursement ait lieu en 30 ans, l'annuité à payer chaque année sera de 57.870 fr. les deux premières années, de 67.870 fr. les huit années suivantes, et de 77.870 fr. les vingt dernières années.

A la signature de l'acte de prêt, l'emprunteur, qui possède le terrain (ou peut l'acheter) apporte en espèces :

— la différence entre le prix de construction (1.600.000 fr.) et la partie du prêt prévue pour le règlement de ce prix (1.440.000 fr.), soit (1)	160.000
— les frais d'acte et d'inscription hypothécaire s'ils ne sont pas ajoutés au prêt (envir. 5 %)	78.750
— les frais de dossier et de surveillance des travaux (1.5 %)	23.625
Soit au total (2)	262.375

(1) Une partie de cette somme peut être prêtée par le Département ou la commune ; par exemple, dans le Département de la Seine il existe une possibilité complémentaire de prêts qui peut aller jusqu'à 10 % du coût de la construction (s'adresser à la Préfecture du Département).

(2) Si l'emprunteur a trois enfants à charge, cette somme se trouve réduite au montant des frais d'acte, de dossier, etc., soit 100.000 fr. environ.

CAS III A

Opération de Location-Attribution dont le prix de revient total s'élève à 1.775.000 fr., comprenant

— Valeur du terrain	100.000
— Prix de construction du pavillon	1.500.000
— Prime d'assurance en cas de décès	175.000
	1.775.000
Le Sociétaire devra souscrire 17.750 actions de 100 fr. nominales et en libérer immédiatement le dixième, soit	177.500
Il devra, en outre, acquitter le droit d'admission, les frais de constitution de dossier et les frais de surveillance des travaux, représentant environ	26.350
Soit au total	203.750

Le montant annuel du loyer sera de .... 48.813. Quant à l'annuité à verser pour libérer les actions, elle sera de .... 40.392, en supposant un amortissement en 25 ans, soit au total .... 89.205, après quoi il est propriétaire.

CAS III B

Opération de Location-Participation (avec attribution après 65 ans).

L'intéressé devra initialement procéder à un apport personnel de 10 %, comme dans le cas précédent III A, soit : 177.500 fr.

Il paiera ensuite un loyer normal correspondant à la valeur du logement, des annuités d'amortissement d'un montant très faible. Etant sociétaire de la coopérative, il deviendra propriétaire au bout de 65 ans, à peu près pour rien d'autre que son loyer annuel (en dehors de sa mise de fonds initiale) d'autant plus que des « ristournes de loyer » lui seront consenties par la Société Coopérative en cas d'excédent de recettes.

Il est à noter que le montant de l'allocation-logement vient diminuer très fortement la charge du loyer et des amortissements.

Par exemple, dans le cas d'une famille de 4 enfants, et pour un loyer plus amortissement de 8.000 fr. par mois environ, l'allocation-logement peut atteindre 6.000 fr. par mois.

BIBLIOGRAPHIE

Si vous voulez construire un logement
Brochure éditée par le M.R.U. Cité Administrative
Avenue du Parc-de-Passy, Paris (7e)

Si vous voulez construire un logement
Brochure éditée par la Documentation Française
Editions de la Présidence du Conseil
14-16, *rue Lord-Byron, Paris* (8e)

Le petit guide du logement.
Editions Sociales Françaises
7, *rue Jadin, Paris* (17e)

Les mesures d'encouragement a la construction
Société d'Edition du Bâtiment et des Travaux Publics
8, *quai de Gesvres, Paris* (4e)

BIBLIOTHEQUES ET LIVRES

BIBLIOTHÈQUES

Qu'est-ce qu'un habitué de bibliothèque ?

Un monsieur grave, paisible, qui passe de longues heures à compulser des livres très sérieux et très poussiéreux ?

Détrompez-vous ; bien sûr il existe ce monsieur là, il existe l'étudiant attentif... Mais j'ai vu, moi, une nouvelle catégorie de « rats de bibliothèques », une catégorie fraîche et rose, une catégorie enthousiaste d'abonnés qui consacrent leurs heures de loisir du jeudi et du dimanche matin à la lecture, la lecture gratuite dans une grande salle très claire. J'ai vu des petites nattes sèches et bien raides balayer une grande page joliment coloriée... J'ai vu un gros petit garçon un genou replié sur son séant, tourner des feuillets avec application... J'ai vu la grande fille poussée trop vite une paire de lunettes sur le nez, aller d'un rayon à l'autre sans être dérangée, comparer, choisir, « soliloquer » pour finalement s'asseoir, un petit livre à la main, tout près d'un vase plein de fleurs. Car il y a des fleurs dans ma bibliothèque ! Je l'ai faite mienne tout de suite, comme l'ont faite leur, cette jolie salle, les petits qui viennent apprendre le monde à leur gré, devant le planisphère qui occupe tout un panneau. Ils viennent apprendre le monde de l'irréel et du réel, librement, parce qu'ils sont là chez eux, gentiment accueillis et guidés. Ils sont discrets, respectueux, reposés, simplement et spontanément.

C'est une « Bibliothèque municipale », dans un quartier très populaire ; elle occupe tout un premier étage juste au-dessus de la bibliothèque « pour les grands » et elle dispose exactement du même espace.

La Bibliothécaire, ferme, souriante, veille sur ses fidèles. C'est elle qui, disposant de certains crédits, est responsable du choix des ouvrages. Tous les livres inscrits au catalogue sont minutieusement étudiés et c'est là un gros travail car, en dehors des classiques pour la jeunesse, la littérature enfantine a depuis quelques années considérablement évolué. Mais nous en reparlerons plus loin.

Cette maison là, où l'on aimerait s'attarder, est-elle unique ? Non. C'est après la guerre de 1914-1918 que nous recevions des Etats-Unis des bibliothèques modèles pour enfants. En 1921, dans un baraquement rue Fessart, près de la Bibliothèque pour adultes, s'ouvrit un coin pour enfants ; ce coin grandit puisqu'il est maintenant dans un immeuble confortable : c'est la jolie salle dont il est question plus haut. En 1924, le Comité de Bibliothèques pour enfants de New-York créait à Paris une bibliothèque modèle, « Bibliothèque de l'Heure Joyeuse » dont la gestion était remise à des bibliothécaires de métier. L'Heure Joyeuse (rue Boutebrie) devint Bibliothèque Municipale en 1925. Puis l'idée a cheminé lentement et les milieux officiels se sont penchés sur le problème comme sur tous ceux que posent l'**Education Nouvelle.**

La ville de Paris possède actuellement plusieurs bibliothèques spécialisées sur le modèle de « l'Heure Joyeuse » : dans le 10e arrondissement (rue Sorbier), dans le 20e arrondissement. Celle du 14e arrondissement s'ouvre sur une terrasse où les enfants peuvent lire en plein air. Les autres quartiers parisiens possèdent au moins un petit coin réservé aux jeunes lecteurs.

En banlieue, la bibliothèque de Colombes est attenante au Jardin Public. En province, des villes comme Orléans, Toulouse, La Rochelle, Montluçon, Bordeaux adjoignent à leur Bibliothèque des salles pour enfants, confiées à des Bibliothécaires qui ont pour la plupart accompli des stages à « l'Heure Joyeuse ».

Toutes ces salles sont dotées d'un joli mobilier clair et pratique et les livres sont toujours à portée de la main des enfants.

Seule condition d'admission pour le postulant : « être capable de remplir tout seul la fiche de renseignements », c'est-à-dire savoir lire et écrire (même avec fautes d'ortographe !), et être âgé de **moins de seize ans.**

Les livres sont classés en quatre groupes : 1er livres d'images et albums, 2e contes, 3e romans, 4e documentation. Les trois premiers groupes sont classés séparément sur les rayons, puis par ordre alphabétique d'après les trois premières lettres du nom de famille de l'auteur précédées de l'abréviation : I pour livres d'images et albums, C pour contes, R pour romans. Le quatrième groupe, celui des ouvrages de documentation, est rangé suivant la classification décimale Dewey, fort pratique, qui divise toutes les connaissances humaines en dix grandes classes de 0 à 9, subdivisées ensuite. Le grand intérêt de cette classification est de rassembler sous le même numéro tous les livres se rapportant au même sujet.

La Bibliothèque met un catalogue dictionnaire sur fiches à la disposition du lecteur, ce qui lui permet de trouver rapidement les ouvrages ou la documentation dont il a besoin, en consultant le fichier d'après le seul ordre alphabétique, soit au nom de l'auteur, soit au titre, soit au sujet (ex. : si l'enfant cherche un ouvrage sur la marine, il regarde à la lettre M. Chaque fiche porte une notice explicative sur l'ouvrage et l'auteur.

Lors de son inscription, le fonctionnement de la Bibliothèque est clairement expliqué à l'enfant **qui est laissé à sa propre initiative et profite de la Bibliothèque à son gré.**

Les principaux journaux pour la jeunesse sont reçus par la Bibliothèque qui peut ainsi faire un choix et supprimer ceux qui lui paraissent dénués d'intérêt ou simplement mal faits.

A l'exemple de bien des Bibliothèques étrangères, les nôtres proposeront certainement d'ici peu aux enfants différentes activités telles que : « L'Heure des Contes » exposé à haute voix, « Les Cercles de Lecture » avec discussion et commentaires, « Les Préparations d'Exposition » où les intéressés devront réunir tous les documents possibles : gravures, textes, etc. sur un sujet choisi.

Nous devons libérer l'enfant de la contrainte du travail mécanique et imposé ; les Bibliothèques bien conçues sont un excellent moyen d'y parvenir et tellement sympathique.

L'amour du livre procure des joies bien grandes, que nos enfants n'ignorent pas et qu'il nous faut développer avec beaucoup de soin.

LIVRES

N'abandonnons pas au hasard d'un passage devant le libraire le choix du livre, sachons qu'il existe quelques collections de qualité tant en ce qui concerne le texte que les illustrations. En voici quelques-unes, choisies parmi les meilleures :

Pour les enfants de 2 à 3 ans : le livre toilé ou cartonné, albums du Gai-Moulin.

4 à 7 ans :

ALBUMS DU PÈRE CASTOR
(Editions Flammarion)

PETITS LIVRES D'OR
(Editions Flammarion)

VA

La « Commission Jeunes » fait appel à votre aide... !

De quelle manière allez-vous penser ? C'est très simple : si vous êtes propriétaire d'une maison de campagne, d'une villa au bord de la mer, d'un chalet à la montagne. Si vous avez été obligé de louer une habitation pour une durée supérieure à votre séjour pendant les vacances, indiquez-le nous par un mémo du type ci-joint, que vous enverrez à M. R. Plousey, pièce 568 (poste 449) au 82, Champs-Elysées ; il réunira vos offres, les classera par départements et tiendra ainsi à la disposition du personnel le répertoire des locations et des séjours qui lui auront été proposés.

Comme par le passé, M. Plousey tient également à votre disposition un fichier d'une quarantaine d'organisations de vacances, qui présentent chacune une gamme de séjours ou voyages organisés en France et à l'étranger et recevra, sur rendez-vous, les personnes désirant compulser les offres de location ou le fichier des organisations de voyage.

Indiquons encore que les agences de tourisme ont consenti sur le même principe que les années passées à nous faire des réservations de places et nous promettent différentes sortes de billets de chemins de fer qu'elles s'engagent à fournir si les demandes leur sont remises trois semaines à l'avance. Voici ces agences :

POUR ENFANTS

ALBUMS DE BABAR
(Editions Hachette)
ALBUMS DE L'AGE D'OR
(Castermann)
DÉPLIANTS DE LA MÈRE BABA
(Nathan)

7 à 10 ans :

COLLECTION MAIA
(Editions Stock)
COLLECTION CASSE-NOISETTE
(Editions Boivin)

10 à 12 ans :

COLLECTION DES TINTIN
(Editions Castermann)
LES HEURES JOYEUSES
(Editions Rogeot)

12 à 15 ans :

PETITE HISTOIRE DE L'ART ET DES ARTISTES
(Editions Nathan)
LES HEURES JOYEUSES
(Editions Castermann)
LES HEURES CLAIRES
(Editions Hazan)

après 15 ans :

COLLECTION GREY OHL

Pour les parents qui désirent se renseigner utilement sur la littérature pour la jeunesse, il existe un petit ouvrage excellent : « Beaux Livres, Belles Histoires » Editions Bourrelier, qui leur fournira une liste très complète de livres sélectionnés par Mmes Gruny et Leriche, spécialistes des bibliothèques enfantines.

Et ne vous inquiétez pas, vous qui avez dans votre bibliothèque les ouvrages qui firent vos délices autrefois ; en effet, notre bibliothécaire a constaté que Jules Verne, Walter Scott et la Comtesse de Ségur sont toujours très aimés des enfants : cela nous étonne un peu, nous avons tort, car ils sont pleins de mouvement et de vie.

Permettez-moi encore un tout petit conseil pour terminer : offrez-leur les contes du Chat Perché, cela vous fera très grand plaisir !

CANCES 1951

— TOURING-CLUB DE FRANCE, 65, *avenue de la Grande-Armée, Paris* (16e), pour ses adhérents.
— LA MUTUELLE GÉNÉRALE DU TOURISME, 61, *rue Lafayette, Paris* (10e), pour ses adhérents.
— TOURISME ET TRAVAIL, 1, *rue de Chateaudun, Paris* (10e), pour ses adhérents.
— LE TOURISME FRANÇAIS, 96, *rue de la Victoire, Paris* (9e).
— LA COMPAGNIE FRANÇAISE DE TOURISME, 14, *boulevard de la Madeleine, Paris* (8e).
— F. R. A. M., 21, *Champs - Elysées, Paris* (8e).
— AGENCE DAUNOU, 4, *rue Daunou, Paris*(2e).
— VOYATLAS, 116, *Champs - Elysées, Paris* (8e).
— HAVAS - EXPRINTER, 26, *avenue de l'Opéra, Paris* (8e).

Dans chacun de ces organismes, il est bon de se recommander de la Standard. A noter aussi que la S.N.C.F. assure les locations aux personnes en faisant la demande par écrit 8 à 15 jours avant la date du départ.

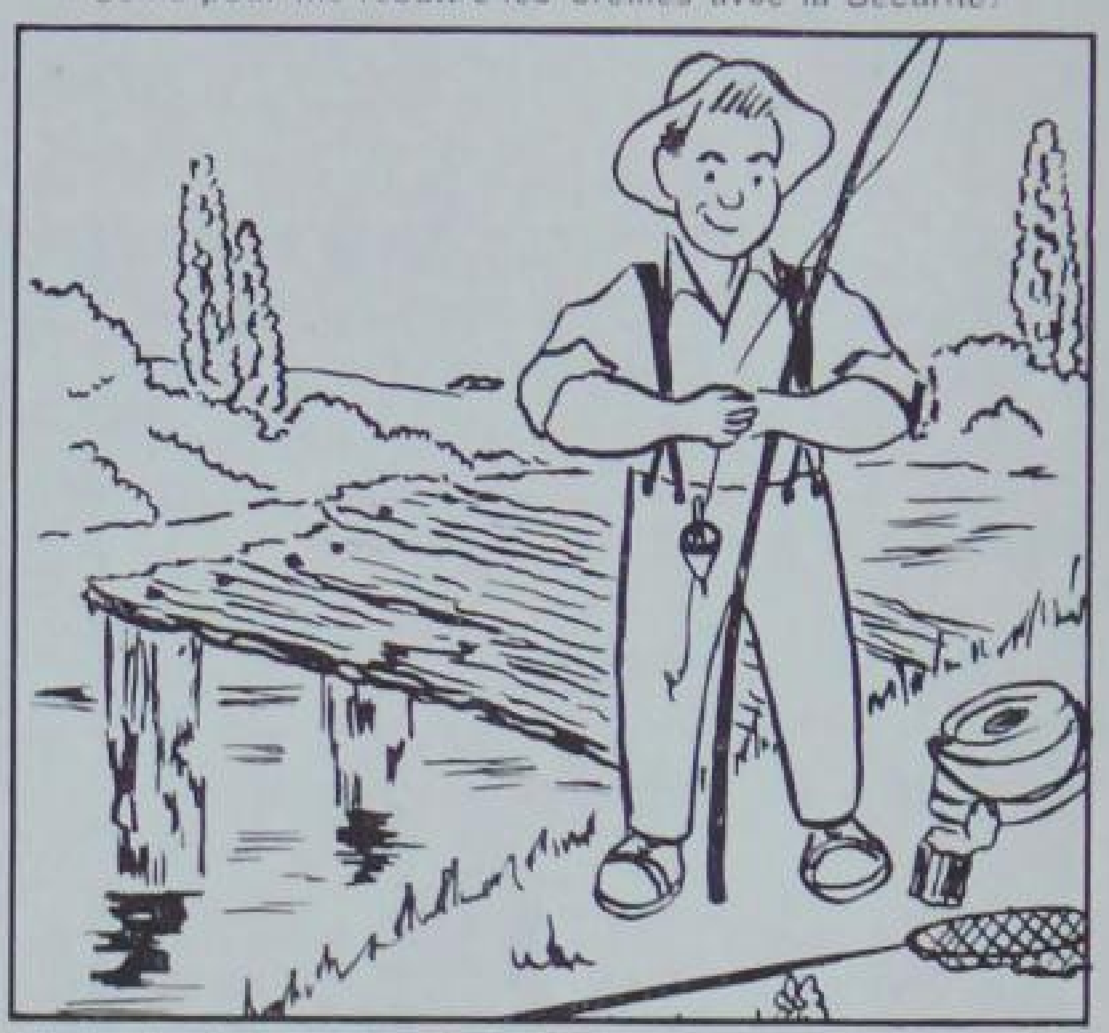
Les personnes désirant employer ce moyen de location ont intérêt à se renseigner au préalable à leur gare de départ.

Dans l'espoir que nos efforts seront bien compris, la « Commission Jeunes » vous remercie d'avance.

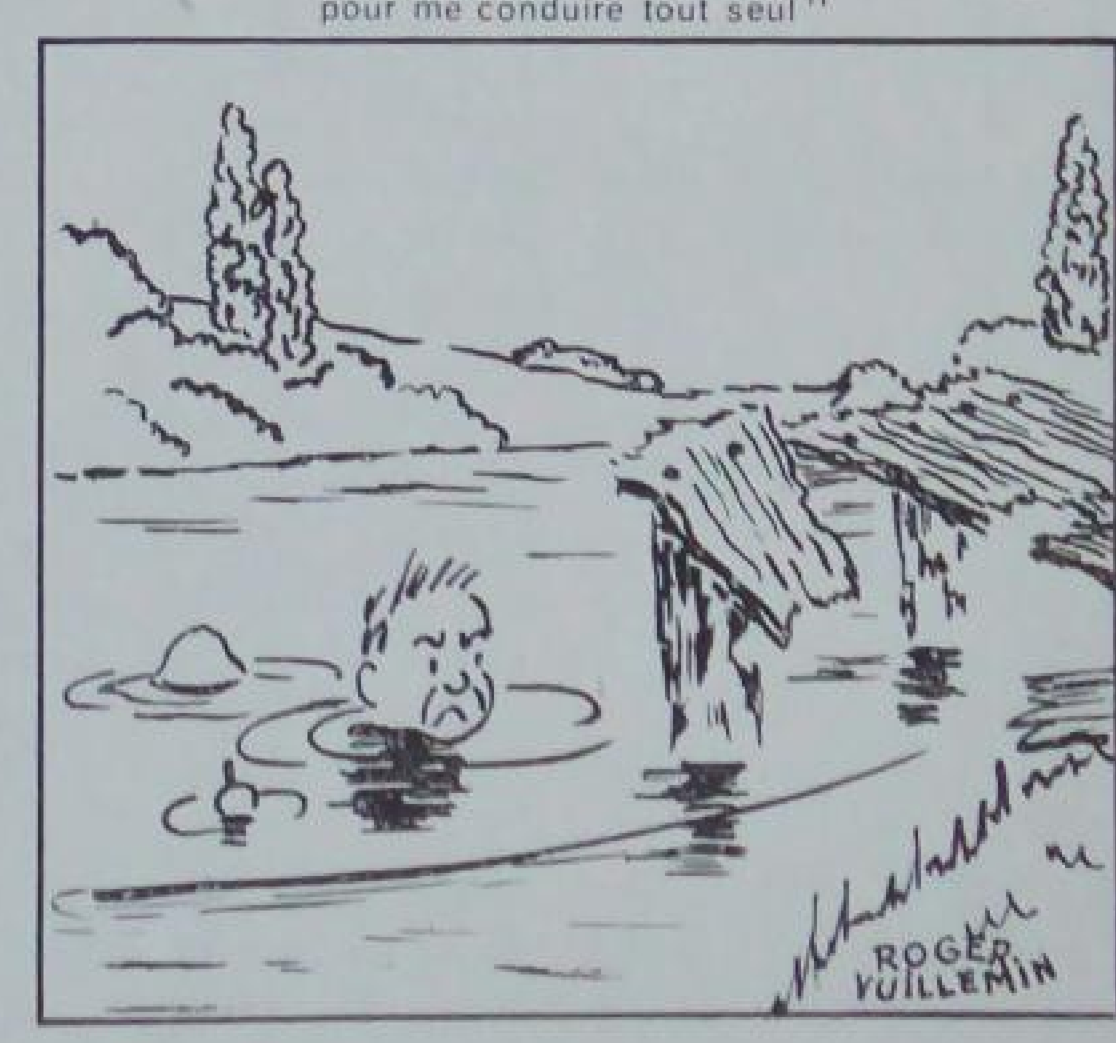
MÉMO-TYPE

Envoi de : ....
Etablissement : .... **No de téléphone** ....
Localité : .... **Département :** ....
Moyen d'accès : .... **Grande ville la plus proche :**
.... **Distance :** ....
Proximité de mer, rivière, forêt, montagne : ....
Distractions possibles *(excursions, musées, casino, cinéma, etc.)* :
Nombre de pièces *(chambres, cuisine, salle à manger)* :.....
Eléments de confort : *(eau, gaz, électricité, w.-c., gaz butane, cuisinière, bois ou charbon).*
Nombre de lits par chambre : ....
Jardin : ....
Période libre : .... **Prix :** ....
Personne à contacter : ....


" Quelle belle journée ! Et puis, au moins, il n'y a personne de l'Usine pour me rebattre les oreilles avec la Sécurité ! "


" Entendre toute la journée : " Fais ceci comme cela, ne fais pas cela comme ceci, pense à ce que tu fais... sois prudent... "


" Ils m'amusent !... " Comme si je n'étais pas assez grand pour me conduire tout seul "





SPO

A MARSEILLE

Le 10 mars dernier, les membres du Club Esso-Sports de Marseille recevaient leurs amis pour le Gala annuel, qui s'est déroulé dans le cadre familier des salons de la rue de Grignan. Une assistance nombreuse avait répondu à l'invitation.

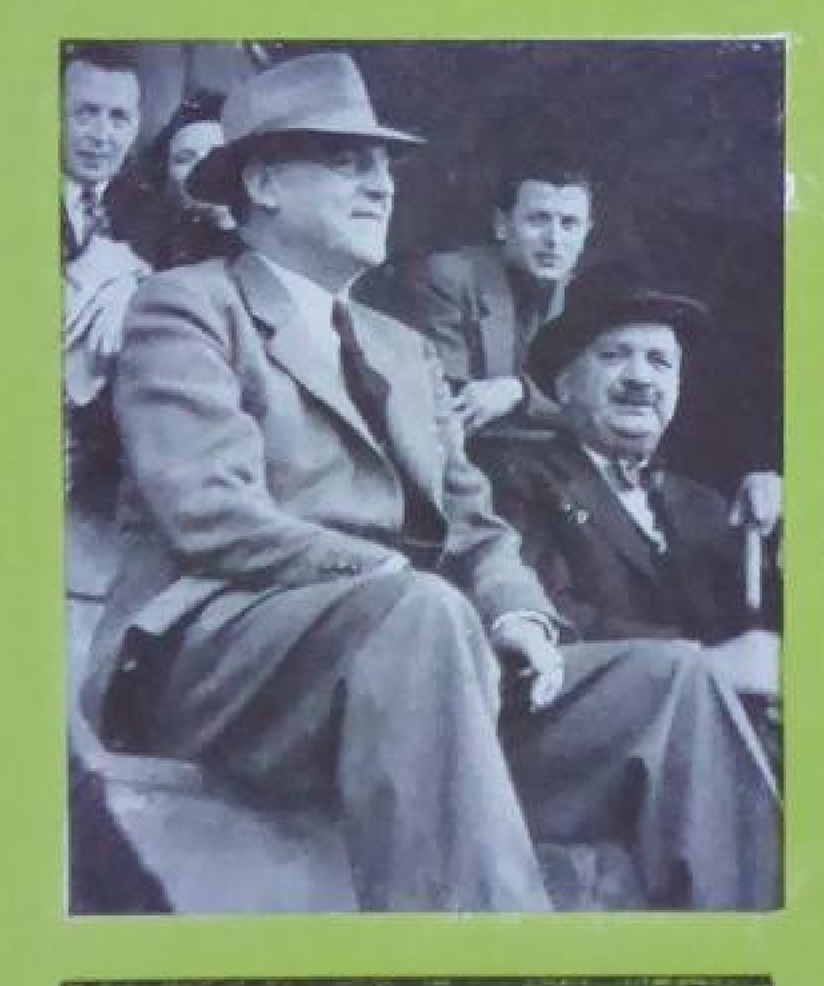
La soirée commença par un concert donné par les artistes de la Section Arts et Loisirs : la diversité des talents de MM. Gobert, Cataldo, Devedu, Montsarrat, auxquels s'était joint l'excellent imitateur Bob Junod, permit aux organisateurs de présenter un spectacle très varié, de la musique classique à la plus pure fantaisie. Une comédie en un acte d'André Dahl, « American Central Clinic », jouée par Mlle Révol, MM. Jacquemin et Frémont, clôtura la partie artistique que le speaker Paul Baille avait présentée avec esprit.

A l'entracte, MM. Lantelme et Marchal exprimèrent la joie qu'ils avaient eue d'assister au spectacle et le président d'Esso-Sport de Marseille, s'adressant tout d'abord à M. Laffaille, son invité d'honneur, remercia ensuite l'assemblée qui avait bien voulu se rendre à la soirée. M. Marchal, marquant la sympathie de l'Esso-Sport pour le Club de Marseille, souligna encore l'effort accompli par ce dernier pour développer ses activités ; le nombre d'adhérents en effet, a doublé en douze mois.

Ces deux allocutions, vivement applaudies, furent bientôt suivies par la deuxième partie du spectacle : un bal cotillon auquel un orchestre réputé avait prêté son concours. La piste de danse fut envahie par les danseurs, dès les premières mesures, et ce ne fut pas sans regrets que l'on se sépara à l'aube...



(Ci-dessus, de haut en bas) Une scène du « Chef de gare est magnifique ». Les danseurs sont nombreux à Port-St-Louis.



Nous avons interviewé pour vous... M. Raymond B. YOUNG, président du club ESSO-SPORTS.

Ce n'est pas, en effet, le Directeur industriel qui nous a reçu, mais le Président du Club ; nous pouvons même préciser : le sportif.

« ... J'ai beaucoup de raisons personnelles pour m'intéresser au sport... dans un passé lointain, en Amérique, j'ai pratiqué, je crois, presque tous les sports... en particulier le football américain... qui ne ressemble pas au football que l'on joue en France mais plutôt au rugby... »

Et de sa voix grave à l'accent familier, M. Young ajoute :

« ... Je faisais aussi de l'aviron, de la boxe, du baskett, et bien entendu, du base-ball... aujourd'hui... cette carrière de sportif à l'Université de Pensylvania, me semble déjà loin... Je pratique encore, en amateur, à mes heures de loisir, le tennis, la natation, mais j'ai abandonné, et c'est plus sage, les sports violents ; toutefois je m'y intéresse avec la même joie... »

Nous en arrivons ainsi au Club par lui-même et à ce qu'il représente.

« ... Je crois, n'est-ce pas, que le but du Club dans notre entreprise, est de permettre au personnel de s'évader un peu, et de l'aider à « prendre de l'exercice » dans des conditions agréables, certains d'entre nous ont un emploi sédentaire et les jeux au grand air sont un très bon délassement de l'esprit... Le club doit permettre par le sport que l'on se connaisse davantage et peut créer un esprit sportif, un esprit « maison » que l'on retrouvera même pendant le travail ou au cours de nos relations avec l'extérieur... nous serons sportifs au sens le plus élégant et le plus loyal du mot... Le champ que nous avons à exploiter est très large et nous nous efforcerons de développer au maximum toutes formes de loisir, non seulement les sports mais les arts, le théâtre, la philatélie... »

L'idée de M. Young est en effet de faire appel à tout le personnel par un referendum, afin de dégager les goûts de chacun...

« ... Nous baserons ainsi notre programme sur le désir de tous et si la Société donne son appui... nous serons certains de répondre au désir du personnel, car notre but est d'avoir le plus grand nombre de participants pour se distraire par le sport et par les

RTS



A PORT-SAINT-LOUIS DU RHONE

Pour la première fois, c'est dans la salle de réunion de l'Usine de Port-Saint-Louis que le Club a donné sa soirée annuelle, le 7 avril dernier. Cette soirée, dont on parlait depuis longtemps, avait attiré grand monde et fut un succès en même temps qu'une surprise... En effet, ce furent de gracieuses fillettes, déguisées en fées, et une jolie speakerine qui souhaitèrent la bienvenue aux spectateurs, puis à MM. Laffaille, Marchal et Lantelme, ainsi qu'à tous ceux qui les accompagnaient.

Ce numéro, aux jeux d'ombres et de lumières fut longuement applaudi. Les amateurs de la section artistique, dans le sketch en un acte : « Le chef de gare est magnifique », remportèrent une part légitime de bravos. Félicitons les acteurs : Mme Marie Agranier, MM. Marcel Deluy, Maurice Guex, Antoine Santoni.

Après la partie artistique, les musiciens de l'orchestre ont fait danser de nombreux amateurs. Au cours du bal, le « Corps de Ballet de l'Opéra de Port-Saint-Louis » — ainsi dénommé avec humour par M. Martin, directeur de l'usine — charma le public en dansant la « troïka ». Ce numéro devait être bissé, trissé...

Signalons également les jeux du ballon et du citron qui provoquèrent une grande gaîté. Enfin, le bar ne chôma pas !

Il est nécessaire de revenir sur cette manifestation très réussie, organisée à l'occasion de l'inauguration de la belle salle de réunion de Port-Saint-Louis, qui fait honneur à ceux qui l'ont conçue — pour souligner les efforts personnels de son président, M. R. Martin, qui se prodigua inlassablement au cours de cette excellente soirée et en fut le parfait animateur.



Les petites fées qui présentaient le spectacle.

loisirs... et c'est, sans aucun doute, par la diversité des jeux que nous y parviendrons... peut-être aussi organiserons-nous des réunions récréatives, de plus en plus importantes, de plus en plus fréquentes... »

Nous avons entendu parler — par la rumeur publique — d'un certain terrain acheté par la Société dans la région de Paris, etc...

« ... c'est exact... nous avons un terrain et nous le devons à la vitalité passée du Club... Le terrain est déjà une excellente chose, mais l'équiper est un plan de longue haleine... car notre désir est de le doter non seulement du terrain de football, mais d'un tennis, d'un volley-ball... peut-être d'une piscine, d'un club-house... toujours dans l'idée n'est-ce pas, de permettre au plus grand nombre possible d'entre nous, de se détendre. Mais c'est un très vaste programme et nous devons procéder par étapes... Mon désir est, qu'après avoir étudié un projet d'ensemble, nous parions au plus pressé car il est bien évident que nous ne pourrons obtenir tout en une seule fois... »

Nous soulignons un instant le bien-fondé des propos de M. Young qui insiste à son tour sur le caractère démocratique qui ne doit pas quitter le Club :

« ... c'est un terrain de rencontre, n'est-ce pas, où les questions de personnes ne comptent plus ; tout le monde sera à égalité et bien accueilli sous l'égide d'Esso - Sports, y compris les familles des adhérents... »

A propos des victoires sportives remportées par le Club, notre nouveau président sourit ; un sourire sur les lèvres, un sourire dans les yeux. Il ne cache pas sa satisfaction, mais avec une philosophie naturelle et toute de bon sens :

« ... Enregistrez le plus de victoires possibles est bien, dit-il, mais il y a de précieux enseignements à tirer des défaites ; « Quand on a donné tout ce qu'on a pu » il y a un certain honneur dans la défaite... Le sport n'est pas uniquement une question de muscles, mais une question d'esprit, d'esprit d'équipe... et nous devons le cultiver cent pour cent... Sur le terrain, il sera le reflet de ce qu'il est au point de vue maison... Pour réussir dans ce but très louable pour lequel nous allons travailler, il nous faut évidemment bénéficier du concours de chacun, de toutes les bonnes volontés... »

Nous ne pouvons, malheureusement, retenir plus longtemps M. Young hors de ses occupations et poursuivre cette conversation « sportive », mais nous apprenons encore que le Président d'Esso-Sports, s'il n'a pas le loisir de participer lui-même aux jeux, assistera le plus souvent possible aux manifestations du club.

« ... J'ai l'impression d'ailleurs que le sport m'a toujours servi dans la vie, en toutes circonstances, en me permettant d'avoir une idée plus juste de l'esprit d'équipe, et en affirmant ma notion du « fair-play »... Est-il une meilleure conclusion à cet interview ?



Ci-contre : MM. YOUNG, SCHEER *et* BALLET, *au milieu des joueurs « Esso-Sports ». Nous reconnaissons :* TROADEC, JÉGO, CADOT, SALMON, BARBILLAT, GUSTI, FERRER, PRUVOT, ANDRÉ, DUBOIS, LESAGE.

Pour la deuxième fois consécutive... Esso-Sports remporte la Coupe du Pétrole de Football

Le jeudi 3 mai, l'Equipe d'Esso-Sports rencontrait « l'Arc-en-Ciel » de chez Desmarais, pour la finale de la Coupe du Pétrole ; sur un terrain parsemé des marguerites et des pâquerettes du printemps, les joueurs se sont livrés bataille avec ardeur, encouragés par leurs partisans respectifs qui avaient profité du ciel clair et du premier soleil pour se rendre nombreux au stade Shell de Rueil-Malmaison.

Dans la tribune, nous reconnaissions M. Robert André, Président de l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole, et M. Scheer, qu'accompagnaient le nouveau président d'Esso - Sports, M. Young, et M. Ballet, président sortant.

Dès les premiers engagements, « Esso » attaqua et, ne rencontrant tout d'abord qu'une défense assez inégale de la part de ses adversaires, marqua rapidement ses premiers buts. « Arc-en-Ciel », stimulé sans doute par cette agressivité, tenta de réagir sans parvenir à se frayer un passage à travers les lignes de notre équipe qui jouait serré, bien décidée, semblait-il, à ne pas se laisser « infiltrer ». Nous pouvons d'ailleurs féliciter nos joueurs de leur esprit d'équipe car aucun, jamais, ne voulut jouer « cavalier seul » et s'attirer toute la gloire ; bien au contraire, ils ont usé au maximum des « passes » et c'est là, sans doute, la raison de leur succès.

A la mi-temps, Esso-Sports avait pratiquement gagné le match, du moins nous pouvions le croire ; mais il se trouva que « l'Arc-en-Ciel » réagit de très belle façon, imposant à notre équipe un jeu bien mené, vif, qui put par instants inquiéter les



Ci-dessus : Sur le terrain parsemé de pâquerettes... une phase du match après la mi-temps. L'équipe « Arc-en-Ciel » réagit violemment, mais ne parvient pas à forcer le passage à travers les lignes d'Esso-Sports.


« supporters » Esso. Cependant, malgré ces efforts, auxquels nous rendons hommage, Esso-Sports, en pleine forme, reprit l'avantage et remporta pour la deuxième fois le match de finale de la Coupe du Pétrole, par sept buts à un.

Félicitons notre équipe composée de MM. Troadec, Jégo, Cadot, Salmon, Barbillat, Gusti, Dubois, Lesage, Pruvot (qui a marqué trois buts), André (deux buts), et Ferrer (auteur d'un « shoot » heureux dans les buts adverses).

A l'issue du match, M. Robert André remit, au nom de l'U.C.S.I.P., le bel objet d'art, enjeu de la Coupe, au capitaine de notre équipe, en adressant quelques paroles amicales aux vaincus et aux vainqueurs.

Puis, dans les élégants salons du Club-House Shell, commença la pétarade des bouchons de champagne...

Ci-contre, à gauche : La remise de la coupe, offerte par l'Union des Chambres Syndicales au capitaine de l'équipe



RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITION SODICO-PARIS

RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
3e TRIMESTRE 1951

IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS